

1359-2

NOTITIE M.E.R. - BEOORDELING





project rivierzone vlaardingen

notitie m.e.r.-beoordeling

nummer
datum

: 260.10642.03
: 22 april 2003

Initiatiefnemer:

College van Burgemeester en Wethouders van Vlaardingen
Postbus 141
3130 AC Vlaardingen

Bevoegd gezag:

Gemeenteraad van Vlaardingen
Postbus 141
3130 AC Vlaardingen

Ten geleide

Voor u ligt de Notitie m.e.r.-beoordeling voor de Rivierzone Vlaardingen.

Eind 2001 is door de gemeenteraad de Nota Hoofdlijnen met bijbehorende Nota van Aanbevelingen vastgesteld met daarin de doelstellingen van de Rivierzone-ontwikkeling en de te realiseren projecten.

Als vervolg hierop zijn in 2002/2003 nadere verkenningen uitgevoerd naar technische, stedenbouwkundige en financiële eisen en randvoorwaarden van de beoogde ontwikkelingen. De belangrijkste resultaten worden samen met de ontwikkelingsstrategie en een Meerjarenprogramma opgenomen in het *Integraal Uitvoeringsplan*.

Ook is in deze periode uitvoerig nader onderzoek verricht naar de milieukwaliteiten in het plangebied en de eventuele belemmeringen vanuit diverse milieuaspecten voor gewenste nieuwe ontwikkelingen. De uitkomsten van het milieuonderzoek zijn verantwoord in de *Integrale Milieunota*.

Al werkende ontstond de behoefte om de veelomvattende en ambitieuze plannen voor de Rivierzone samen te brengen en te verantwoorden in een formeel plandocument op basis van de Wet op de Ruimtelijke Ordening: het *Structuurplan*. Daarmee wordt voorzien in een goede juridisch-planologische basis ten behoeve van verdere planvorming (bestemmingsplannen en zelfstandige projectprocedures) en uitvoering. Het voorontwerpstructuurplan geeft als vervolg op – en deels als actualisering/uitwerking van – de Nota Hoofdlijnen een samenhangende visie op de gewenste ontwikkeling van de Rivierzone. De resultaten van de programmatische en financiële verkenningen, inclusief een indicatief uitvoeringsprogramma, zijn in samengevatte vorm opgenomen in het voorontwerpstructuurplan.

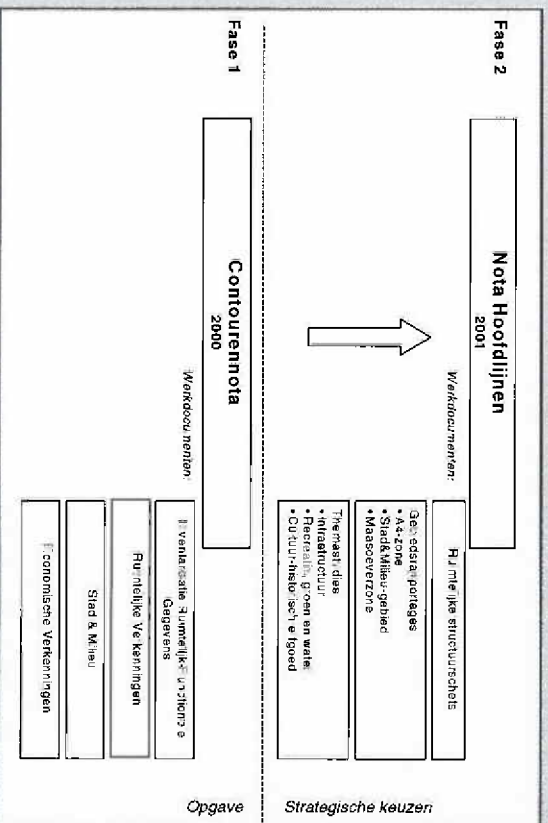
Een deel van de voorgenomen ontwikkelingen zijn in het kader van het Besluit milieueffectrapportage (1999) m.e.r.-beoordelingsplichtig. Doel van onderliggende notitie is vroegtijdig inzicht te krijgen of voor dit project wel of niet de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Deze notitie m.e.r.-beoordeling maakt als bijlage onderdeel uit van het structuurplan.

Werkproces Rivierzone

Het proces voor de vernieuwing van de Rivierzone is begonnen in 1999 met de vaststelling van de "Projectbeschrijving" door de gemeenteraad. Daarin waren drie tussentijdse plandocumenten aangekondigd, elk vast te stellen door de gemeenteraad: de Contourennota, de Nota Hoofdlijnen en het Integraal Uitvoeringsplan.

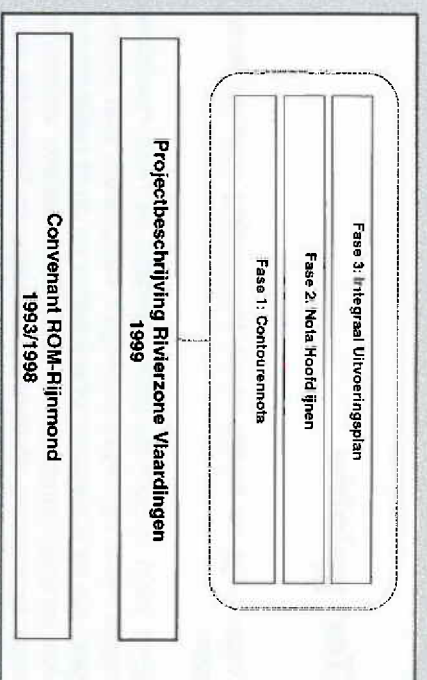
Het project Rivierzone vloeit rechtstreeks voort uit het project RCM Rijmond. Daarin werken 19 gemeenten in de regio, de provincie Zuid-Holland en het bedrijfsleven samen aan een "dubbele doelstelling": **versteking van de economie en verbetering van de leefbaarheid**. Zij hebben in 1993 een convenant gesloten, dat in 1998 is herzien.

Het eerste plandocument, de *Contourennota*, schetste de opgave voor het gebied, en eerste ideeën over de gewenste ontwikkelingsrichting. In deze fase is al veel onderzoek gedaan naar de ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied. Dat onderzoek was gebundeld in vier onderliggende werkdocumenten.

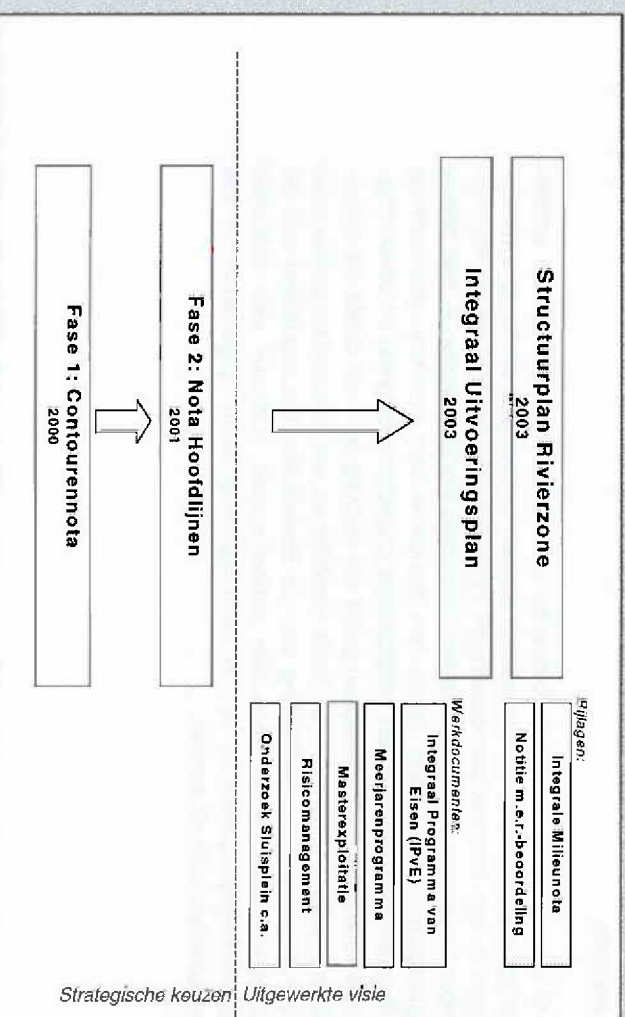


Het *Integraal Uitvoeringsplan* is de logische vervolgstap in de richting van de daadwerkelijke uitvoering. Dit plan beschrijft de manier waarop de projecten worden aangepakt. De achterliggende werkdocumenten gaan over aspecten van de uitvoering: stedenbouwkundig, financieel en programmatisch.

Voor de daadwerkelijke realisering van de beoogde ontwikkelingen is echter ook een planologische verankering noodzakelijk. Dit te meer vanwege de grote milieu-invloeden in het gebied en de ambitie om enkele gebieden een bestemming te geven die sterk afwijkt van de huidige. Om de benodigde procedures soepel te kunnen doorlopen, is tegelijk met het Integraal Uitvoeringsplan een *Structuurplan* volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening gemaakt. Hierin gaat bijzondere aandacht uit naar het milieu. Onderzoekresultaten over het milieu zijn in twee bijlagen bijeen gebracht.



De daarna volgende fase heeft geresulteerd in de *Nota Hoofdlijnen*. Hierin zijn de strategische keuzes gemaakt over hoe de Rivierzone zich in de toekomst zou moeten ontwikkelen. Deze keuzes betreffen bijvoorbeeld de toekomstige bestemmingen van deelgebieden, het tempo van de uitvoering en andere uitvoeringsaspecten: stedenbouwkundig, financieel en programmatisch. De Nota Hoofdlijnen bevat een strategische visie voor de lange termijn en een programma van elf realiseerbare projecten waarmee die strategische visie kon worden uitgewerkt. Ook hiervoor is weer veel onderzoek gedaan. Dat resulteerde in zeven onderliggende werkdocumenten.



Inhoud

1. Inleiding	b/z.	5
1.1. Aanleiding	5	
1.2. M.e.r.-beoordeling	5	
1.3. Doel en opzet notitie	7	
1.4. Procedure	7	
2. Voorgenomen activiteit		
2.1. Plangebied	11	
2.2. Beleidskader in kort bestek	11	
2.3. Beoogde ontwikkelingen in kort bestek	11	
2.4. Relevante ontwikkelingen in de omgeving	12	
3. Gevolgen voor het milieu		
3.1. Inleiding	13	
3.2. Verkeer: bereikbaarheid en verkeersveiligheid	13	
3.3. Woon- en leefmilieu	13	
3.4. Waterhuishouding	16	
3.5. Ecologie	19	
3.6. Duurzaamheid en energie	21	
	23	
4. Conclusies		
4.1. Samenvattende beoordeling in relatie tot toetsingscriteria	25	
4.2. Conclusie	25	
4.3. Aanbevelingen	26	
	26	

Bijlage:

1. Toetsing ontwikkelingen aan Besluit m.e.r.

THE JOURNAL OF THE AMERICAN MEDICAL ASSOCIATION

Published by the American Medical Association, 535 North Dearborn Street, Chicago, Ill.
Subscription price, \$5.00 per annum in advance.
Single copies, 15 cents.

Entered as second-class matter, May 2, 1912, at Chicago, Ill., under post office number 383,271.
Acceptance for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917, authorized on July 1, 1918.

Postpaid by the American Medical Association, 535 North Dearborn Street, Chicago, Ill.

Copyright, 1913, by American Medical Association

Printed at the Chicago Press, Chicago, Ill.

Published by the American Medical Association, 535 North Dearborn Street, Chicago, Ill.

Subscription price, \$5.00 per annum in advance.

Single copies, 15 cents.

Entered as second-class matter, May 2, 1912, at Chicago, Ill., under post office number 383,271.

Acceptance for mailing at special rate of postage provided for in Act of October 3, 1917, authorized on July 1, 1918.

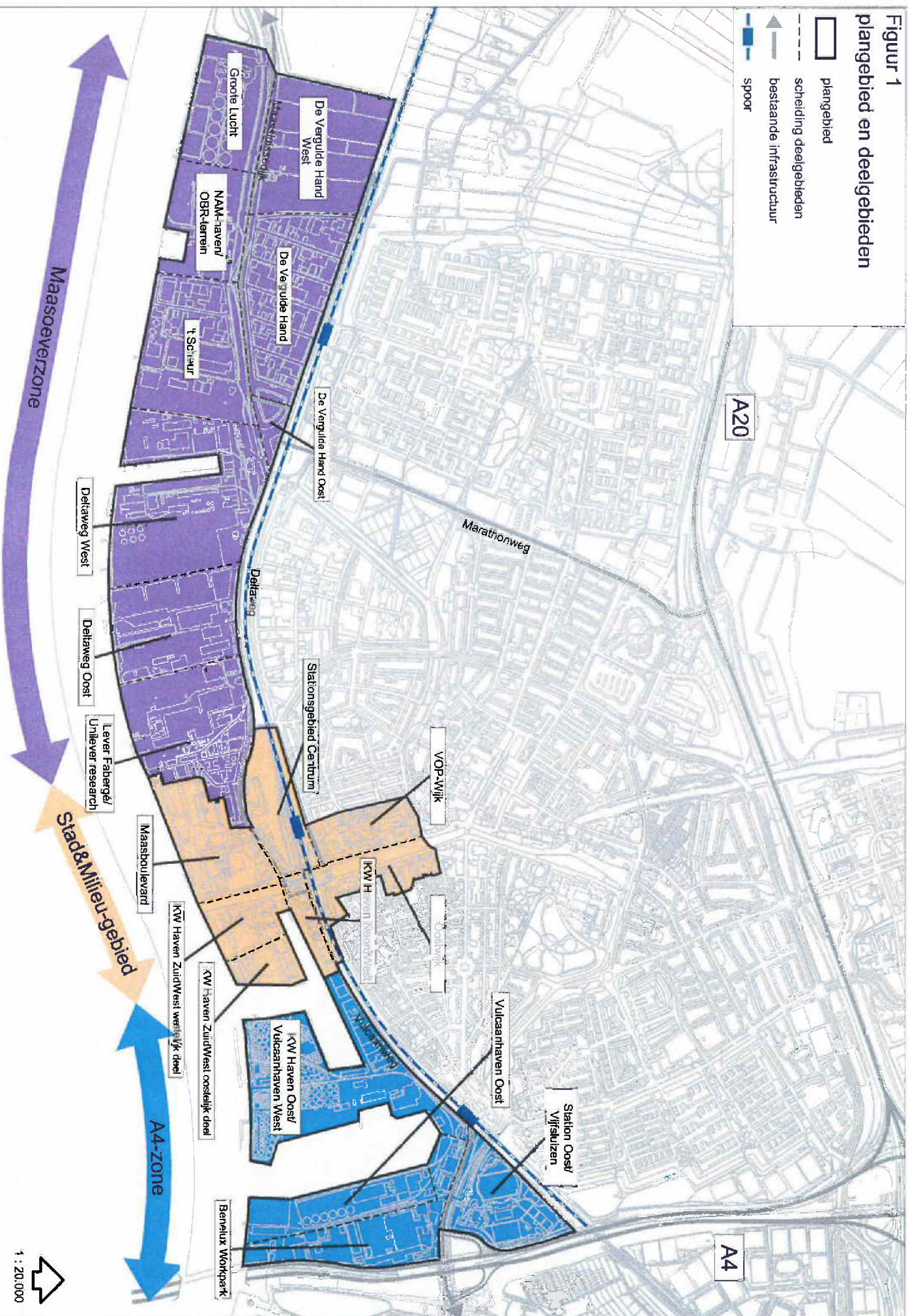
Postpaid by the American Medical Association, 535 North Dearborn Street, Chicago, Ill.

Copyright, 1913, by American Medical Association

Printed at the Chicago Press, Chicago, Ill.

Figuur 1
plangebied en deelgebieden

-  plangebied
-  scheiding deelgebieden
-  bestaande infrastructuur
-  spoor



1 : 20.000

1. Inleiding

5

1.1. Aanleiding

Planvorming voor de Rivierzone

Begin jaren negentig hebben de samenwerkende gemeentes in het Rijnmondgebied in het kader van ROM Rijnmond een convenant getekend gericht op een dubbele doelstelling: versterking van de economische structuur én verbetering van de leefbaarheid in de regio.

In vervolg hierop besloot de gemeenteraad van Vlaardingen in 1998 tot een integrale aanpak van de Rivierzone – de vijf kilometer lange voornamelijk buitendijkse gronden langs de Nieuwe Maas – gericht op een duurzame ruimtelijke vernieuwing.

Dankzij de ligging aan de rivier, de economische dynamiek in de regio en zichtbare historische ontwikkelingslijnen, zijn er in dit gebied volop kansen om een veelzijdige en eigentijdse stedelijke omgeving te ontwikkelen. Een van de centrale opgaven van het rivierzone-project is de rivier terug te brengen naar de stad.

Figuur 1 geeft een overzicht van het plangebied en de verschillende deelgebieden.

Toetsing Besluit m.e.r.

De voorgenomen ontwikkelingen in de Rivierzone zijn getoetst aan het Besluit milieueffectrapportage 1994, gewijzigd bij Besluit van 7 mei 1999 (zie bijlage 1). Omdat het om verschillende ontwikkelingen in verschillende, ruimtelijk van elkaar gescheiden deelgebieden gaat, heeft de toetsing voor in bijlage 1 nader omschreven deelgebieden afzonderlijk plaatsgevonden. De conclusies van deze toetsing kunnen als volgt worden samengevat:

- geen van de ontwikkelingen is rechtstreeks m.e.r.-plichtig;
- de ontwikkelingen in het Stad&Milieu-gebied vallen onder de m.e.r.-beoordelingsplicht. Het gaat hierbij om de uitvoering dan wel wijziging of uitbreiding van een stadsproject met meer dan

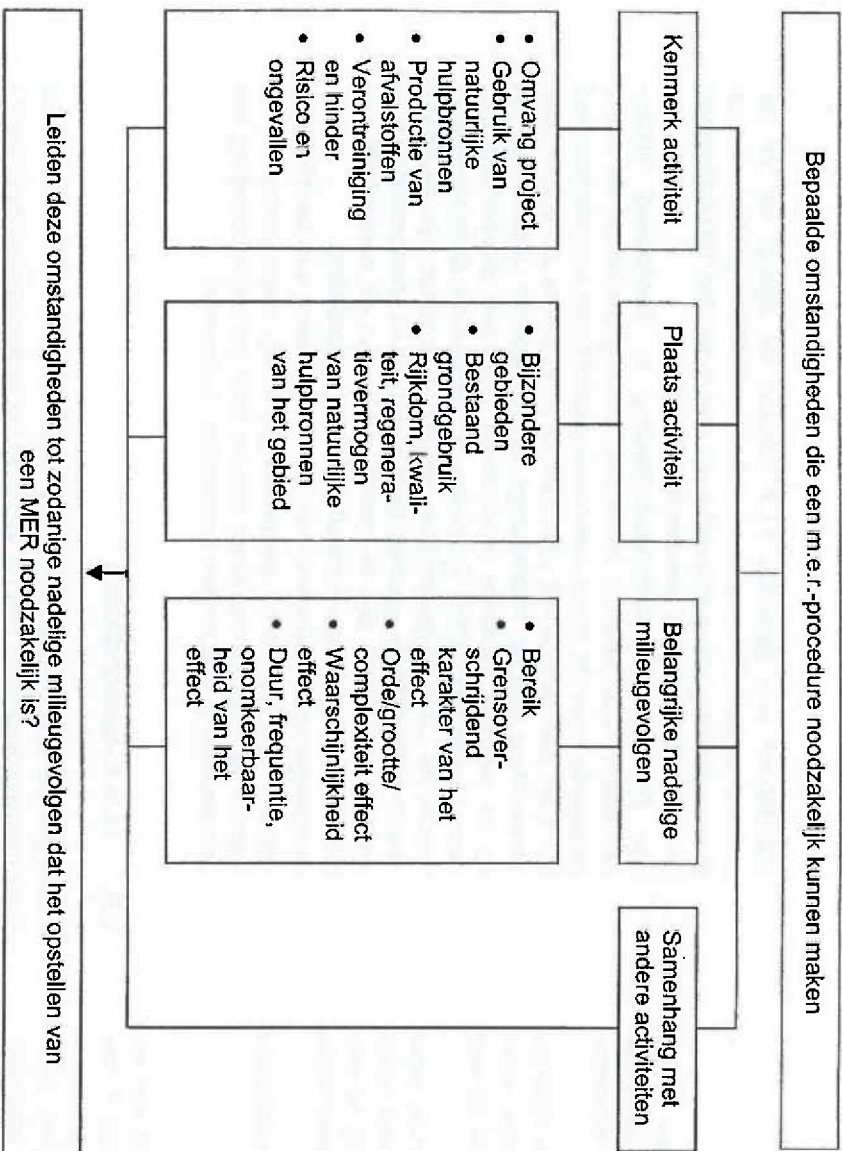
200.000 m² bvo (activiteit 11.2 volgens de bijlage bij het genoemde besluit). Tevens wordt in het Stad&Milieu-gebied voorzien in de realisering van een jachthaven met meer dan 100 ligplaatsen (activiteit 10.3 volgens genoemde bijlage);

- ook de beoogde kantoorontwikkeling in deelgebied Vijfhuizen/station Oost heeft in totaal een omvang die boven de drempelwaarde voor de m.e.r.-beoordelingsplicht van een stadsproject ligt. Een zeer aanzienlijk deel van dit programma zal echter naar verwachting pas op middellange termijn worden uitgevoerd. Het op dit moment gestelde programma voor een planperiode van circa 10 jaar (tot 2015) ligt onder de genoemde drempelwaarde. Omdat de uitvoeringstermijnen enigszins onzeker zijn en omdat voor het Stad&Milieu-gebied toch al een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd, zijn de ontwikkelingen in dit deelgebied volwaardig meegenomen in de uitgevoerde beoordeling;
- de overige ontwikkelingen – de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen – zijn niet m.e.r.-beoordelingsplichtig, maar komen zijdelings in de m.e.r.-beoordeling aan de orde (bij de beoordeling van de samenhang met andere activiteiten, zie hierna).

1.2. M.e.r.-beoordeling

Voorafgaande aan de besluitvorming over een activiteit, die onder de m.e.r.-beoordelingsplicht valt (in dit geval het bestemmingsplan), neemt het bevoegd gezag (de gemeenteraad van Vlaardingen) op basis van een beoordeling een besluit of de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) al dan niet moet worden gevolgd.

Figuur 2 Schema criteria m.e.r.-beoordeling



De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe "**nee, tenzij**". Dat wil zeggen, een m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als er -- naar het oordeel van het bevoegd gezag -- sprake is van "bijzonder omstandigheden" of milieuknelpunten die een diepgaand onderzoek naar alternatieven en milieueffecten gewenst of noodzakelijk maken. Hiervoor zijn volgens de Wet milieubeheer de volgende criteria bepalend:

- de kenmerken van de voorgenomen activiteit;
- de plaats waar de activiteit plaatsvindt;
- de kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben;
- de samenhang met andere activiteiten ter plaatse (cumulatie).

De bijzondere omstandigheden kunnen dus betrekking hebben op zowel de aard en de gevoeligheid van het gebied als op de aard van de activiteit. In een handreiking van het ministerie van VROM¹⁾ is de betekenis van de genoemde criteria nader uitgewerkt (zie figuur 2).

1.3. Doel en opzet notitie

Doel notitie

In deze notitie wordt de genoemde beoordeling voor de beoogde ontwikkelingen in het Stad&Milieu-gebied en de kantorenlocatie Vijfhuizen/station Oost uitgevoerd, vooruitlopend op het eerste bestemmingsplan dat voor deze locaties wordt opgesteld. Ten behoeve van het structuurplan is nog géén besluit over de m.e.r.-beoordeling noodzakelijk. Formeel is een dergelijk raadsbesluit pas noodzakelijk ten behoeve van de vaststelling van het eerste bestemmingsplan (of artikel 19 lid 1 WRO-procedure) voor dit gebied. Doel van deze notitie is vroegtijdig inzicht te krijgen of voor dit project wel of niet de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen.

Onderlegger voor deze m.e.r.-beoordeling vormen het Structuurplan Rivierzone en de integrale Milieunota Rivierzone die ten behoeve van

het Structuurplan is opgesteld. In het structuurplan worden de voorgenomen ontwikkelingen en de verkeerseffecten uitgebreid toegelicht. De milieunota gaat uitvoerig in op de bestaande milieusituatie, de te verwachten milieueffecten van de ontwikkelingen en hoe daarmee om wordt of moet worden gegaan. Om breedvoerige dubluurs te voorkomen zijn de beschrijvingen in deze notitie beknopt gehouden en wordt voor een nadere onderbouwing verwezen naar het structuurplan en de milieunota.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft het plangebied, het relevante beleidskader en de voorgenomen activiteit.

Hoofdstuk 3 gaat vervolgens in beknopte vorm in op de bestaande milieusituatie en de te verwachten gevolgen voor het milieu. Op grond hiervan vindt een beoordeling plaats waarbij gebruik wordt gemaakt van de criteria uit de genoemde handreiking van het ministerie. In de beoordeling staat de vraag centraal of de bijzondere omstandigheden van het project tot zo'n nadelige milieueffectrapport noodzakelijk is.

In hoofdstuk 4 wordt op basis van de uitgevoerde beoordeling een samenvattende conclusie getrokken.

1.4. Procedure

De procedure van een m.e.r.-beoordeling ziet er kort samengevat als volgt uit. Wanneer sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit deelt de initiatiefnemer (in dit geval het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vlaardingen) dit mee aan het bevoegd gezag (de gemeenteraad van Vlaardingen). Tevens dient de initiatiefnemer een beoordelingsnotitie in waarin wordt nagegaan of op de genoemde criteria "bijzondere omstandigheden" aan de orde zijn.

Binnen zes weken na ontvangst van deze mededeling beslist het bevoegd gezag of bij de voorbereiding van de voorgenomen activiteit al dan niet een m.e.r. noodzakelijk is.

¹⁾ Afwegen en oordelen, handreiking voor de m.e.r.-beoordelingsplicht, 1999.

De wet milieubeheer voorziet niet in een inspraakprocedure over m.e.r.-beoordelingen. Wel is er de mogelijkheid om de Commissie voor de m.e.r., voorafgaande aan de besluitvorming, om advies te vragen. Van deze mogelijkheid zal in dit geval gebruik worden gemaakt.

In de Wet milieubeheer zijn geen precieze aanwijzingen gegeven op welk moment de m.e.r.-beoordeling moet worden doorlopen. Het besluit moet worden genomen in "een zo vroeg mogelijk stadium van de voorbereiding van het m.e.r.-beoordelingsplichtige besluit" (de vaststelling van eerste bestemmingsplan voor dit gebied). Dit betekent dat de gemeenteraad van Vlaardingen formeel gezien het benodigde besluit over de m.e.r.-beoordeling moet nemen vóórdat het eerste voorontwerpbestemmingsplan voor de inspraak ter inzage wordt gelegd.

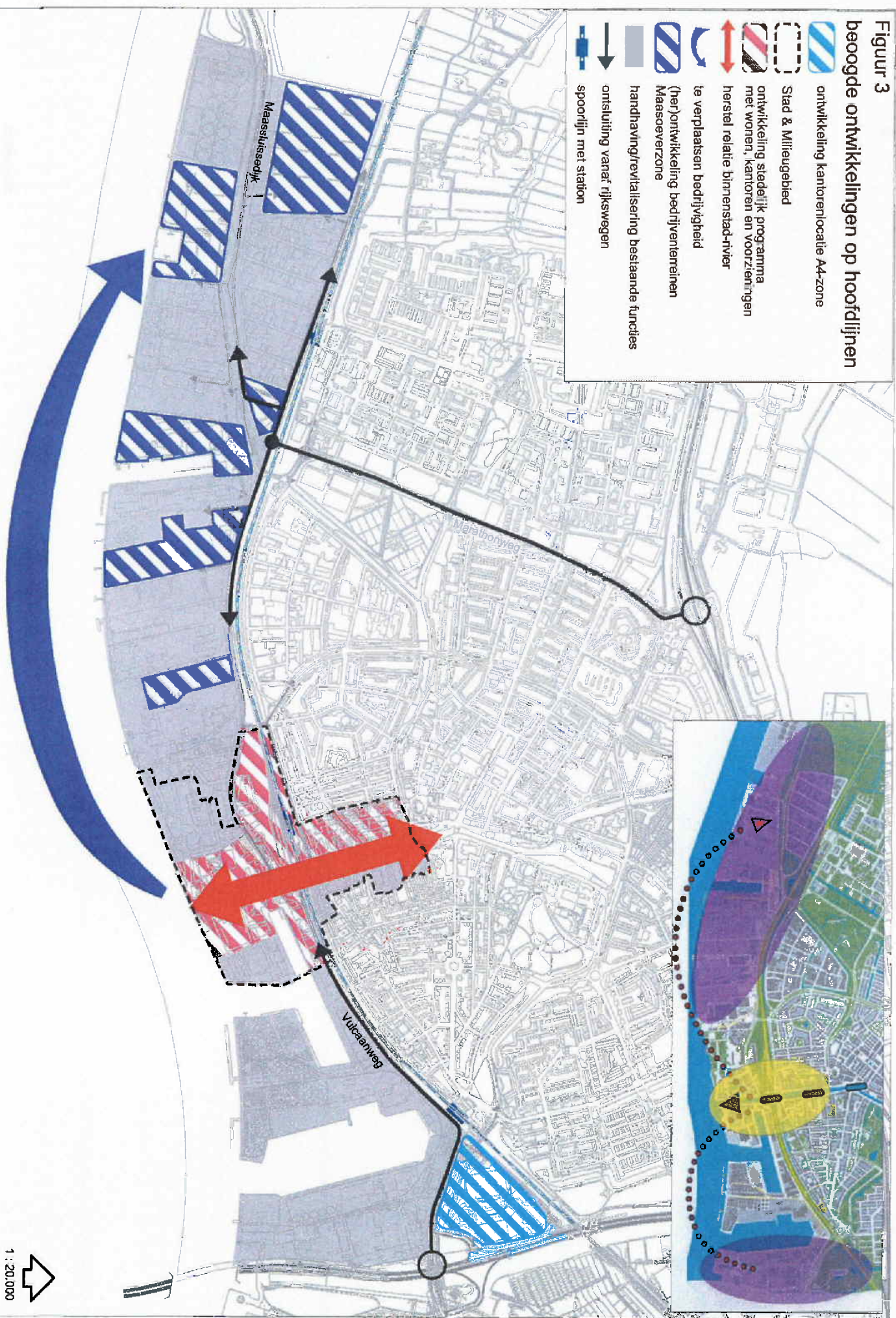
De beslissing om al dan niet de m.e.r.-procedure te doorlopen, dient te worden bekendgemaakt door mededeling in een of meer dag-, nieuws of huis-aan-huisbladen. Een beslissing dat geen milieueffectrapport dient te worden opgesteld, dient tevens te worden gepubliceerd in de Staatscourant. Tegen de beslissing kunnen belanghebbenden volgens artikel 7.1 van de Algemene wet bestuursrecht bezwaar aantekenen bij het bevoegd gezag. Vervolgens staat voor belanghebbenden de beroepsgang open naar de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Volgens jurisprudentie kan alleen de initiatiefnemer als belanghebbende beschouwd worden, in dit geval burgemeester en wethouders van de gemeente Vlaardingen. Overige organisaties of personen kunnen alleen in latere fasen van de planvorming (bestemmingsplan) bezwaar maken tegen deze beslissing.

Figuur 3

beoogde ontwikkelingen op hoofdlijnen

-  ontwikkeling kantarielocatie A4-zone
-  Stad & Milieugebied
-  ontwikkeling stedelijk programma met wonen, kantoren en voorzieningen
-  herstel relatie binnenstad-rivier
-  te verplaatsen bedrijvigheid
-  (her)ontwikkeling bedrijventerreinen Maasoeverzone
-  handhaving/revitalisering bestaande functies
-  ontsluiting vanaf rijkswegen
-  spoorlijn met station



1 : 20.000

2. Voorgenomen activiteit

11

2.1. Plangebied

De Rivierzone omvat grotendeels de industrie- en bedrijvenzone langs de Nieuwe Maas in de gemeente Vlaardingen, beginnend bij de rijksweg A4 in het oosten en eindigend bij de afvalwaterzuivering De Grootte Lucht in het westen. De spoorlijn naar Hoek van Holland vormt grotendeels de noordelijke plangrens; uitzondering hierop vormt een deel van het centrumgebied ten noorden van het spoor – de deelgebieden VOP-wijk en Oostwijk – die eveneens deel uitmaken van het plangebied. Figuur 1 geeft een overzicht van het plangebied en de daarbinnen onderscheiden deelgebieden.

In deze m.e.r.-beoordeling staan de deelgebieden Vijfsluizen/station Oost en het Stad&Milieu-gebied centraal. Het deelgebied Vijfsluizen/station Oost wordt begrensd door de rijksweg A4, de spoorlijn en de Kesperweg. Het Stad&Milieu-gebied omvat het gebied rondom het NS-station Centrum en bestaat uit de deelgebieden VOP-wijk, Oostwijk, Stationsgebied Centrum, Maasboulevard en de KW Haven.

2.2. Beleidskader in kort bestek

Het vernieuwingsproces voor de Rivierzone staat niet op zichzelf, maar maakt nadrukkelijk deel uit van het beleid voor de hele gemeente Vlaardingen (Stadsvisie 2020 en het concept Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020).

De doelstellingen voor de Rivierzone sluiten naadloos aan op de doelstellingen die door het openbaar bestuur op regionaal, provinciaal en nationaal niveau zijn geformuleerd.

Een van de belangrijkste kaders is het ROM Rijnmond en daarbinnen het project voor revitalisering van de gehele Rechtermaasoever. Een belangrijk document daartoe vormt het in voorbereiding zijnde conve-

nant met onder meer het georganiseerd bedrijfsleven op de Linkermaasoever; dat deelconvenant moet het afsprakenkader bieden om met name woningbouwontwikkelingen binnen de zogenoemde milieuaandachtszones mogelijk te maken.

Naast de formele toetsingskaders (rijks- en provinciaal beleid, streekplan) zijn ook andere plannen en studies van belang. Zo willen de in het project Westhoek betrokken gemeenten de toeristisch-recreatieve kwaliteit van het Westland, Midden-Delfland en Rijnmond bevorderen. Daarbij wordt rekening gehouden met regionale groenstructuren, ecologische en recreatieve verbindingen (onder andere Groenblauwe Slinger) en de aan de waterweg gelegen historische centra.

Van belang is voorts de Zuidvleugelstudie van de samenwerkende regionale overheden, gericht op een prioriteitenstelling in de ruimtelijke investeringen van de gemeenten in de Haagse en Rotterdamse regio. In hoofdstuk 6 van het Structuurplan is een uitvoeriger beschouwing gegeven over het relevante beleidskader.

2.3. Beoogde ontwikkelingen in kort bestek

In deze m.e.r.-beoordeling worden alleen de ontwikkelingen in de deelgebieden Vijfsluizen/station Oost en Stad&Milieu-gebied beoordeeld op hun milieueffecten. Onderstaand een korte beschrijving van de ontwikkelingen in deze twee deelgebieden (zie figuur 3). Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar het Structuurplan Rivierzone.

In deelgebied Vijfsluizen/station Oost staat het benutten van kansen voor een kantorenontwikkeling en hoogwaardige werkgelegenheid in de directe omgeving van de rijksweg A4 centraal. In beperkte mate wordt ook voorzien in recreatieve en anderszins maatschappelijke functies. Belangrijk doel is daarnaast dat de (te handhaven) industriële bedrijven in dit gebied economisch goed kunnen blijven functioneren.

De huidige recreatieve functie van Vijfsluizen zal door de reeds in gang gezette verplaatsing van het sportcomplex naar de Broekpolder (grotendeels) vervallen. Bij de herontwikkeling zal evenwel het monumentale recreatiegebouw met een deel van de bijbehorende onbebouwde ruimte worden behouden. In dit deel kan de bestaande recreatieve functie mogelijk gehandhaafd blijven en een functie krijgen als voorziening voor de kantoorlocatie.

Hoofdoelstelling voor het Stad&Milieu-gebied is het herstel van de historische relatie tussen de stad Vlaardingen en de rivier door de woonfunctie aan beide zijden van de haven tot aan de rivier te versterken en door ruimte te bieden voor hoogwaardige werkgelegenheid en voorzieningen nabij het station Vlaardingen Centrum. In dat kader is een verplaatsing van een aantal bedrijven noodzakelijk naar de Maasoeverzone.

Binnenlands worden de bestaande routes vanuit de stad richting rivier en NS-station verbeterd en worden nieuwe routes toegevoegd. Dit gebeurt via een herstructurering van de VOP-wijk aan de westzijde van de Oude Haven (route van Hof naar Hoofd) en door een herinrichting van de West- en Oosthavenkade.

De herinrichting van het Sluissplein als uitwerking van de verkeersstructuur uit de Nota Hoofdlijnen en de invulling van het stationsgebied, vormen de belangrijke schakels tussen het centrum en de Nieuwe Maas, waarbij de barrières van infrastructuur, niveauverschillen en watterkering worden overbrugd. In de buitendijkse deelgebieden wordt het bestaande bedrijfsmilieu omgezet in een gemengd milieu met een nadruk op woningen.

2.4. Relevante ontwikkelingen in de omgeving

Het gebied Vijfsluizen/station Oost en het Stad&Milieu-gebied maken deel uit van de Rivierzone van Vlaardingen. Met uitzondering van enkele gebieden bestaat de Rivierzone voornamelijk uit industrie- en bedrijventerrein. Het karakter en kwaliteiten van deze bedrijventerreinen verschillen sterk. Delen van het gebied worden intensief gebruikt, an-

dere deelgebieden zijn sterk verouderd of worden slechts ten dele gebruikt.

Het beoogde vernieuwingsproces verschilt daarom sterk per deelgebied (zie figuur 3). Zoals gezegd staat de ontwikkeling van kantoren en hoogwaardige werkgelegenheid centraal. In het Stad&Milieu-gebied ligt de nadruk op herstel van de historische relatie tussen de stad Vlaardingen en de rivier.

Het is duidelijk dat al deze ontwikkelingen direct met elkaar samenhangen. Om de ontwikkelingen in het Stad&Milieu-gebied mogelijk te maken, is het noodzakelijk een aantal bedrijven te verplaatsen naar de Maasoeverzone. In de Maasoeverzone zelf wordt gestreefd naar versterking en modernisering van de bedrijven- en industrieterreinen. Speerpunten daarbij zijn de (her)ontwikkeling van niet gebruikte en van sterk verouderde/niet adequaat gebruikte terreinen. Ten slotte dient ten behoeve van deze ruimtelijke vernieuwing ook de bereikbaarheid van de gehele Rivierzone te worden verbeterd. Het gaat daarbij met name om het optimaliseren van de ontsluiting ten opzichte van de snelwegen.

3. Gevolgen voor het milieu

13

3.1. Inleiding

Doel en werkwijze

Dit hoofdstuk gaat in beknopte vorm in op de bestaande milieusituatie en de te verwachten gevolgen voor het milieu. Op grond hiervan vindt een beoordeling plaats aan de hand van criteria die zijn afgeleid uit de handreiking van het ministerie van VROM en de specifieke situatie in het gebied. In de beoordeling staat de vraag centraal of de bijzondere omstandigheden van het project tot zodanige nadelige milieugevolgen leiden, dat het opstellen van een volwaardig milieueffectrapport noodzakelijk is waarin ook alternatieven voor de inrichting worden onderzocht.

In de integrale Milieunota zijn alle milieuaspecten reeds uitgebreid onderzocht. Aangezien deze m.e.r.-beoordeling is gebaseerd op hetgeen in deze milieunota is onderzocht, wordt in dit hoofdstuk daarom volstaan met een beknopte beschrijving met een accent op de verwachte milieueffecten.

Relevante milieuthema's

Gelet op het karakter van het voornemen en de lokale omstandigheden wordt in deze m.e.r.-beoordeling ingegaan op de volgende milieuthema's:

- verkeer: bereikbaarheid en verkeersveiligheid;
- woon- en leefmilieu;
- waterhuishouding;
- ecologie;
- duurzaamheid en energie.

In de toelichting op het Besluit m.e.r. (toelichting op onderdeel D, de opsomming van m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten), wordt bij stadsprojecten het accent gelegd op de benodigde infrastructurele voorzieningen en de verkeersaantrekkende werking. Hoewel de bereik-

baarheid in het algemeen niet als verkeersaspect wordt beschouwd, is uit daarom in de onderhavige beoordeling meegenomen.

Specifiek voor de Rivierzone geldt dat de aanwezige industriële activiteiten en de ligging nabij de autosnelweg A4 en de scheepvaartroute over de Nieuwe Maas/Nieuwe Waterweg in sterke mate het woon- en leefmilieu van het gebied bepalen en daarmee ook de milieukwaliteit. Dit thema wordt daarom mede bij de beoordeling betrokken. Onder de noemer woon- en leefmilieu wordt ingegaan op de relevante milieupaspecten industrielawaai, externe veiligheid, geurhinder, luchtkwaliteit en verkeerslawaaï.

3.2. Verkeer: bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Bestaande situatie en relevante toetsingscriteria

Bestaande situatie

Het Rivierzonegebied wordt vanuit het westen in oostelijke richting naar de aansluiting op autosnelweg A4 (Ring West Rotterdam) ontsloten via de route Deltaweg-Galgkade-Vulcaanweg-Schiedamsdijk. Met name het gebied Vijfsluizen/station Oost is bijna direct aan de autosnelweg aansluiting op de A4 gesitueerd. In het westen vormt de Marathonweg de belangrijkste ontsluitingsroute naar de noordelijk gelegen autosnelweg A20 (Hoek van Holland-Gouda).

Vlaardingen is met een rechtstreekse spoorverbinding (en drie NS-stations) naar Rotterdam CS goed met het openbaar vervoer ontsloten. De openbaarvervoerontsluiting naar bestemmingen buiten de regio is minder hoogwaardig, omdat daarvoor moet worden overgestapt op station Schiedam Centrum of Rotterdam Centrum.

Relevante toetsingscriteria

De verschillende ontwikkelingen binnen de Rivierzone en met name de ontwikkelingen binnen het Stad&Milieu-gebied en deelgebied Vijfslui-

zen/station Oost, hebben aanzienlijke gevolgen voor de verkeersstromen van en naar de rijkswegen. De voorgestane ontwikkelingen zullen nieuwe verkeersbewegingen genereren waardoor de verkeersintensiteiten op het wegennet zullen toenemen, het openbaarvervoergebruik sterk zal groeien en het aantal verplaatsingen per fiets en lopend zal intensiveren. De effecten voor verkeer zijn onlosmakelijk verbonden met de totale ontwikkeling in de Rivierzone van Vlaardingen. De beschrijving is daarom gericht op het totale project. Daarbij wordt uitgegaan van de volgende toetsingscriteria:

- bereikbaarheid: van belang is te beoordelen of het plangebied goed bereikbaar is en of bijvoorbeeld de toename van met name het autoverkeer niet tot dusdanige congestie leidt dat daardoor ook de bereikbaarheid van andere delen van Vlaardingen in het gedrang kan komen; in dat kader kunnen de volgende subcriteria worden geformuleerd:
 - congestiekans voor autoverkeer;
 - congestiekans voor openbaar vervoer;
 - barrièrewerking hoofdverkeersaders;
 - directheid routes;
 - parkeren;
- veerkracht: is de verkeersveiligheid binnen het gebied en op de ontsluitende routes voldoende gewaarborgd.

Verwachte milieueffecten

Uitgangspunten planvorming

De bereikbaarheid van nieuw en te verplaatsen programma wordt gerealiseerd door twee hoofdentrees, één vanuit het westen vanaf de Marathonweg (A20), ondersteund door de Van Beethovensingel/Burgemeester Pruisssingel en één vanuit het oosten rechtstreeks vanaf de A4. Gestreefd wordt naar maximale bereikbaarheid van respectievelijk het westelijk deel en het oostelijk deel van de Rivierzone (zie figuur 3) en tegelijkertijd naar het minimaliseren van de verkeersdruk ter plaatse van het Sluisplein, zodat de route tussen binnenstad en rivier (route van Hof naar Hoofd) verkeersluwer wordt en de barrièrewerking voor het langzaam verkeer op deze route wordt beperkt. Verkeersbewegingen tussen het westelijk en oostelijk deel van de rivierzone via het Sluisplein

zijn dus mogelijk, maar worden ontmoedigd. Ook ter hoogte van het gebied rond station Vlaardingen Centrum zal de barrièrewerking van de Galgkade worden verminderd.

Van belang is verder dat de verkeersstructuur volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig zal worden ingericht. Dat betekent in grote lijnen dat op gebiedsontsluitende wegen het autoverkeer en langzaam verkeer gescheiden zal worden afgewikkeld en dat binnen het plangebied een 30 km/h-regime zal gelden, waar het verkeer gemengd zal worden afgewikkeld.

Bereikbaarheid: congestiekans voor autoverkeer

De realisering van het beoogde programma in de Rivierzone zal uiteraard leiden tot aanzienlijke extra verkeersstromen. Om dit verkeer op een goede wijze te kunnen afwikkelen, zijn verbeteringen in de infrastructuur voorzien, maar zijn tevens maatregelen noodzakelijk om de huidige verkeersstromen gedeeltelijk anders naar het autosnelwegennet te geleiden.

De verkeersintensiteiten op de Marathonweg stijgen ten gevolge van de doserende werking van het Sluisplein en het extra verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt gegenereerd dusdanig, dat een reconstructie van de gehele Marathonweg op termijn noodzakelijk is. Afgaande op de verkeersintensiteiten en de theoretische capaciteit van de Marathonweg, kan het verkeer na reconstructie naar verwachting congestievrij naar de aansluitingen op autosnelweg A20 worden afgewikkeld. Daarbij is ook van belang dat de hoeveelheid verkeer die tijdens de spitsuren wordt afgewikkeld relatief iets lager zal zijn dan gebruikelijk doordat een relatief groter deel van het verkeer tijdens de daluren wordt afgewikkeld: het verkeer wordt namelijk mede gegenereerd door de bedrijventerreinen in de Maasoeverzone. In tegenstelling tot kantoren en woningbouw wilket het verkeer van bedrijventerrein zich meer gespreid over de dag af.

In 2001 is de autosnelwegaansluiting Vlaardingen Oost op de A4 omgebouwd tot een volledige aansluiting. Sindsdien kan ook het verkeer in/uit zuidelijke richting van deze autosnelwegaansluiting gebruikma-

ken. Het gevolg is dat de verkeersintensiteit rond deze aansluiting aanzienlijk is toegenomen. Zonder de ontwikkelingen in de Rivierzone zou hierdoor de verkeersintensiteit rond de aansluiting in 2010 stijgen tot een omvang die nog net congestievrij kan worden afgewikkeld.

In de planvorming voor de Rivierzone zijn mede in dat verband enkele maatregelen opgenomen waardoor het autoverkeer weer in grotere mate via de A20 wordt geleid. In de eerste plaats wordt zoals eerder genoemd de Marathonweg gereconstrueerd en via een ongelijkvloerse kruising onder de spoorlijn door geleid. Op het Sluisplein zal verder een doseerpunt worden aangebracht. Het verkeer dat thans via het Sluisplein naar de A4 rijdt, zal daardoor in grotere mate de route via de Marathonweg naar de A20 kiezen.

Daarnaast zal de Kesperweg met een lus door het gebied Vijfsluizen worden gevoerd. Vanwege de extra reistijd die dit vergt, zal een deel van het verkeer dat nu via de Westlandseweg en de Van Hogendorplan een route naar de aansluiting op de A4 kiest – net als voorheen – weer via de aansluitingen op de A20 afvloeien naar het autosnelwegennet.

Door deze maatregelen zal – ondanks de extra verkeersstromen van en naar de Rivierzone – de omvang van het verkeer rond de aansluiting op de A4 tot 2015 niet verder toenemen, maar zelfs enigszins afnemen. In totaliteit kan daarmee het verkeer op alle routes nog op een aanvaardbare manier worden afgewikkeld.

Bereikbaarheid: capaciteit en congestiekans voor openbaar vervoer

Ook het openbaar vervoer zal aanzienlijk extra verkeersstromen te werken krijgen. Een goede oplossing is afhankelijk van de organisaties die verantwoordelijk zijn voor het openbaar vervoer (thans Stadsregio Rotterdam, Connexion en de NS). Uitgaande van de huidige organisatie van het openbaar vervoer, mag wel worden verwacht dat deze organisaties op een adequate wijze zullen inspelen op de te verwachten toename van de vervoersvraag.

Een vrije afwikkeling van het openbaar vervoer is met name rond de aansluiting op de A4 aan de orde. Door de daar aanwezige vrije open-

baarvervoerbaan is deze afwikkeling voldoende gewaarborgd. De afwikkeling verbetert zelfs ten opzichte van de huidige situatie doordat de Kesperweg deze openbaarvervoerbaan in de toekomst bij de ontwikkeling van de locatie Vijfsluizen/station Oost ongelijkvloers zal kruisen.

Bereikbaarheid: barrièrewerking hoofdverkeersaders

De barrièrewerking van de Marathonweg is door de met verkeerslichten geregelde passagepunten voldoende ingeperkt. De barrièrewerking van de Kesperweg wordt teruggedrongen doordat het fietsverkeer deze weg na reconstructie samen met de openbaarvervoerbaan ongelijkvloers kruist.

Doordat het Sluisplein als doseerpunt fungeert, is hier de barrièrewerking tot een dusdanig niveau teruggebracht dat wordt voldaan aan het uitgangspunt om stad en Maasoever dichter bijeen te brengen. Wel wordt opgemerkt dat de wijze waarop het doseerpunt zal gaan werken nog nader moet worden uitgewerkt. Een ander aandachtspunt vormt de vormgeving van het Sluisplein. Ten behoeve van een prettige beleving van de centrale as tussen stad en rivier mag het Sluisplein zich niet te veel als verkeersmachine manifesteren. De vormgeving van het plein en de rijlappers voor het verkeer (materiaalkeuze, straatmeubilair, maatvoering en dergelijke) zijn hierbij van essentieel belang.

Bereikbaarheid: directheid routes

Het oostelijk deel van de Rivierzone wordt direct richting A4 ontsloten. De ontsluiting van het deel ten westen van het Sluisplein daarentegen is veel indirecter. Het verkeer kan immers veel minder goed naar de A4 afwikkelen, doordat het Sluisplein als doseerpunt werkt. De doserende maatregelen zijn echter noodzakelijk om ter hoogte van het Sluisplein een aanvaardbare verkeersdruk te verkrijgen (ten behoeve van een aanvaardbaar niveau van de barrièrewerking, maar ook ten behoeve van reductie van de verkeersdruk bij de aansluiting op de A4).

Bereikbaarheid: parkeren

Voor woningen wordt uitgegaan van een dusdanige parkeernorm dat de kwaliteit van de leefomgeving kan worden gewaarborgd. Bovendien wordt het parkeren zoveel mogelijk inpandig ondergebracht. Voor kan-

toren wordt een norm gehanteerd waarvan nog enige stimulans van gebruik van het openbaar vervoer uitgaan: 1 pp/75 m² bvo.

Verkeersveiligheid

Aangesloten wordt bij de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig. Daarnaast worden, zoals hierboven beschreven, maatregelen genomen om de verkeersaders veilig te kruisen. De verkeersveiligheid wordt in de plannen voldoende gewaarborgd.

Conclusie

Reconstructie van de Marathonweg is op termijn noodzakelijk. Extra maatregelen nabij de aansluiting op de A4 kunnen naar verwachting achterwege blijven. Verwacht wordt dat de instanties die verantwoordelijk zijn voor het openbaar vervoer adequaat op de toename van de vraag zullen reageren. De afwikkeling van het openbaar vervoer is door de aanwezige vrije openbaarvervoerbaan goed. De barrièrewerking van de verkeersaders wordt door maatregelen waar nodig voldoende gewaarborgd. Voor woningen wordt in voldoende parkeerplaatsen voorzien. De norm voor kantoren draagt nog enigszins bij aan een stimulans van het openbaarvervoergebruik. De verkeersveiligheid is voldoende gewaarborgd.

3.3. Woon- en leefmilieu

Bestaande situatie en relevante toetsingscriteria

Bestaande situatie

Zoals op vele plaatsen in de Rijnmond is er ook in de Rivierzone sprake van een spanningsveld tussen de aanwezige milieubelasting en het woon- en leefklimaat. Hoewel de Rivierzone veel potentie heeft om er een aantrekkelijk (woon)gebied van te maken, wordt het huidige karakter van het gebied ook sterk bepaald door de aanwezige industriële activiteiten. In het plangebied zijn de volgende deelaspecten van het thema woon- en leefmilieu van belang:

- industrielawaai (Botlek-Pernis/Rivierzone);
- externe veiligheid (Botlek-Pernis/Scheepvaart / Rivierzone);

- geurhinder (Botlek-Pernis/Rivierzone);
- luchtkwaliteit (Botlek-Pernis/lokale ontsluitingswegen);
- verkeerslawaai (lokale ontsluitingswegen);
- bodemkwaliteit (op de locaties in de Rivierzone).

Relevante toetsingscriteria

Voor de gehanteerde toetsingscriteria per milieuaspect wordt verwezen naar de betreffende hoofdstukken in de Integrale Milieunota van het Structuurplan.

Verwachte milieueffecten

Industrielawaai

Het aspect industrielawaai heeft alleen invloed op de ontwikkeling van gevoelige functies zoals in het Stad&Milieu-gebied. De kantoorontwikkeling in Vijfsluizen/station Oost kent ten aanzien van dit aspect geen belemmeringen.

Vrijwel het gehele Stad&Milieu-gebied valt binnen de bestaande geluidszone van Botlek-Pernis en buiten de 60 dB(A)-saneringscontour van het industrieterrein Botlek-Pernis. Woningbouw is in principe mogelijk met behulp van een ontfrenging op basis van de zeehavennorm. Dit is in lijn met het conceptconvenant Rechtermaasoever waarin woningbouw in dit gebied onder voorwaarden aanvaardbaar wordt geacht. De beoogde ontwikkelingen in het Stad&Milieu-gebied voldoen aan deze voorwaarden.

Het zuidoostelijke deel van het Stad&Milieu-gebied ligt tevens binnen de 55 dB(A)-saneringscontour van het industrieterrein Wilhelminhaven-Vuicaanhaven. De zeehavennorm kan hier niet worden toegepast, omdat de wettelijke uiterste grenswaarde van 55 dB(A) hier wordt overschreden.

Uitgangspunt voor het beleid is dat het door de minister vastgestelde saneringsprogramma voor beide industrieterreinen op afzienbare termijn wordt uitgevoerd. Om de woningbouw in het Stad&Milieu-gebied mogelijk te maken en om hinder bij de toekomstige bewoners zoveel mogelijk te voorkomen, gelden de volgende voorwaarden:

- in het deelgebied KW Haven Noordwest wordt geen woningbouw voorzien binnen de 55 dB(A)-contour;
- in het deelgebied KW Haven Zuidwest wordt de gevel die grenst aan het industrieterrein (langs de Waterleidingstraat) uitgevoerd als "dove" gevel of als vliesgevel;
- het genoemde bouwblok langs de Waterleidingstraat wordt zodanig uitgevoerd dat het dient als afscherming voor erachter gelegen woningen;
- voor de overige woningen met een te hoge geluidsbelasting wordt een hogere grenswaarde aangevraagd; de geluidsbelasting bedraagt bij deze woningen maximaal 55 dB(A).

Externe veiligheid

In de rivierzone liggen diverse bedrijven waar rekening moet worden gehouden met de relevante plaatsgebonden risicocontouren. In de Rivierzone moet rekening worden gehouden met risicobronnen gelegen in het industriële gebied Botlek-Pernis en binnen de Rivierzone zelf.

De betreffende risicobronnen vormen geen belemmeringen voor de ontwikkelingen in het Stad&Milieu-gebied en Vijfsluizen/station Oost. Dat geldt alleen voor de ontwikkeling van kantoren en/of bedrijven met meer dan 50 werknemers op de bedrijventerreinen in de Maasoeverzone.

Daarnaast moet ook rekening worden gehouden met de risico's die zijn verbonden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas, de A4 en door middel van leidingen.

De plaatsgebonden risicocontour van deze bronnen vormt geen directe belemmering voor de ontwikkelingen in het Stad&Milieu-gebied en Vijfsluizen/station Oost. Wel dient binnen het Stad&Milieu-gebied rekening te worden gehouden met de 40 m bebouwingsvrije zone voor gevoelige functies langs de oever in verband met het gevaar van plasbranden.

Wel wordt de oriënterende waarde voor het groepsrisico zowel in de huidige als in de toekomstige situatie overschreden als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas (vervoer van ammoniak). De nieuwe ontwikkelingen leiden slechts tot een beperkte

toename van dit groepsrisico. Ook indien voor de beoogde ontwikkelingen op een andere locatie in Vlaardingen ten zuiden van de A20 zouden plaatsvinden, zou het groepsrisico in gelijke mate toenemen. Voor de overige risicovolle activiteiten wordt de oriënterende waarde van het groepsrisico niet overschreden.

Geurhinder

Bij de ontwikkeling van woningbouw in het Stad&Milieu-gebied dient rekening te worden gehouden met de geurbelasting van het industrieterrein Botlek-Pernis en van enkele bedrijven binnen de Rivierzone. In Vijfsluizen/station Oost worden voor het aspect geur geen gevoelige functies ontwikkeld.

De geurhinder afkomstig van Botlek-Pernis is niet te herleiden tot enkele individuele bedrijven. Maatregelen om deze hinder te reduceren zijn daardoor niet te nemen. Gelet op het geldende beleid worden de beoogde ontwikkelingen hierdoor echter niet belemmerd.

Binnen de Rivierzone betreft het met name de bedrijven Romi, Vopak, Warmeio & van der Drift en de afvalwaterzuivering De Grootte Lucht. Het verrichte onderzoek leidt tot de volgende conclusies.

- In het gehele Stad&Milieu-gebied moet rekening worden gehouden met geurhinder als gevolg van de activiteiten op het industrieterrein Botlek-Pernis. Gelet op het geldende beleid worden de beoogde ontwikkelingen hierdoor echter niet belemmerd.
- Ook de bedrijven Romi en Vopak veroorzaken enige geurbelasting in de directe omgevinghinder. Op grond van de beschikbare informatie kan worden geconcludeerd dat de ontwikkelingen in het Stad&Milieu-gebied hierdoor niet worden belemmerd; er behoeft geen rekening te worden gehouden met geurhinder bij de nieuwe woningen.
- Voor het bedrijf Warmeio & Van der Drift kan op dit moment niet worden uitgesloten dat geurhinder optreedt bij de geplande woningbouw in de VOP-wijk. Nader onderzoek op dit punt is noodzakelijk ten behoeve van de nadere uitwerking van de woningbouwplannen.

Luchtkwaliteit

Ter plaatse van het plangebied is sprake van hoge achtergrondconcentraties als gevolg van de industrie en scheepvaart in het Rijnmondgebied.

Ter plaatse van de beoogde woningbouw in het Stad&Milieu-gebied wordt in het algemeen echter voldaan aan de grenswaarden van de verschillende verontreinigende stoffen. Alleen ter plaatse van de beoogde woningbouw gelegen aan de Galgkade (wegvak Van Beethovensingel-B. van Buurenweg), moet rekening worden gehouden met een eventuele geringe overschrijding van de maatgevende stof stikstofdioxide voor 2010. Deze concentraties luchtverontreiniging, veroorzaakt door wegverkeer, zijn berekend met een indicatief onderzoeksmodel (CARIModel). Dit model geeft slechts een indicatie van de toekomstige luchtkwaliteit.

Uitgangspunt van het beleid is dat een overschrijding van de grenswaarde ter plaatse van de woningbouw moet worden voorkomen. Om dit veilig te stellen, is nader onderzoek in twee opzichten nodig:

- door dat het hier gepresenteerde onderzoek slechts een indicatief karakter heeft, kunnen de werkelijke concentraties met een beter model in beeld worden gebracht;
- tevens kan worden nagegaan of de afstand van de woonbouwwing ten opzichte van de weg kan worden vergroot.

Ook in de nabijheid van de rijksweg A4 wordt de grenswaarde voor de maatgevende stof stikstofdioxide voor 2010 overschreden. Kantoorgebouwen behoeven echter volgens de geldende regelgeving niet te worden getoetst aan de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit. Bij de uitvoering van de kantoorgebouwen in de nabijheid van de A4 is het wel wenselijk rekening te houden met de luchtverontreiniging door de ventilatiesystemen op dit gegeven aan te passen.

Verkeerslawaaï

De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) bij delen van de woningbouw in het Stad&Milieu-gebied wordt ten gevolge van het wegverkeer op de Galgkade en de Dellaweg overschreden. De belastingen blijven echter beneden de uiterste grenswaarde van 65 dB(A). Voor de overige gezo-

neerde wegen in het plangebied zal in een later stadium getoetst moeten worden aan de normen van de Wet geluidhinder. Verwacht wordt dat ook hier de uiterste grenswaarde niet wordt overschreden. Voor een aantal woningen zal een hogere grenswaarde voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan bij Gedeputeerde Staten moeten worden aangevraagd.

De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt als gevolg van de aanwezig van de Kesperweg via het gebied Vijfsliuizen niet overschreden.

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling zal de verkeers- en geluidsbelasting van de Marathonweg toenemen. Mogelijk is voor (delen van) deze weg een herinrichting noodzakelijk. Door toepassing van geluidsaam asfalt kan de toename van geluidsbelasting aan de gevel van de bestaande woningen worden beperkt. Nader onderzoek op basis van concrete reconstructieplannen zal te zijner tijd noodzakelijk zijn.

Gelet op de hoge geluidsbelastingen, vormt de geluidshinder van het wegverkeer een relevant aandachtspunt voor de verdere planvorming. Met name is onderzoek wenselijk naar mogelijk te treffen maatregelen waarmee de geluidsbelasting kan worden gereduceerd. Daarbij kan worden gedacht aan de volgende typen maatregelen:

- maatregelen aan de bron: bijvoorbeeld toepassen van geluidsreducerend asfalt;
- maatregelen in het overdrachtsgebied: bijvoorbeeld een geluidsscherm of vergroting van de afstand tussen de bron en de geluidsgevoelige bestemming;
- maatregelen aan de gevel: bijvoorbeeld het toepassen van een geluidsluwe gevel samen met een geluidsluwe buitenruimte aan de achterzijde van de woning.

Bodemkwaliteit

In de Rivierzone bevinden zich diverse meer of minder ernstige bodemverontreinigingen. De herkomst van deze verontreinigingen is te herleiden tot historische verontreinigingen (ophogingen, derpingen, baggerspecieloswallen) en aan bedrijfsactiviteiten te relateren verontreinigingen (brandstoftanks, morsingen, opslag materialen).

Er zijn voor het gebied diverse bodemonderzoeken uitgevoerd die inmiddels een globaal beeld geven van de aanwezige bodemkwaliteit. Voor diverse locaties dient echter nog bodemonderzoek te worden opgestart of is nader bodemonderzoek noodzakelijk. Dit is mede noodzakelijk voor het in beeld brengen van de mogelijke saneringskosten, en daarmee de haalbaarheid, voor de verdere ontwikkeling van de verschillende deelgebieden. Dit is in het bijzonder in het Stad&Milieu-gebied relevant.

In ISV-verband wordt gestreefd naar het totaal in beeld brengen van de verontreiniging voor 2005, en saneren voor 2023. Bij planontwikkeling worden bodemaspecten (onderzoek en sanering) integraal afgestemd.

Samenhang met andere activiteiten

In een deel van het Stad&Milieu-gebied (met name in het deelgebied KW Haven Zuidwest) vindt een herstructurering plaats van bedrijventerrein naar woningbouw. Om dit mogelijk te maken zullen de nu nog aanwezige bedrijven worden verplaatst naar de Maasoeverzone. Dit heeft mede tot gevolg dat de bedrijventerreinen in de Maasoeverzone zullen worden herstructureerd en uitgebreid.

Deze ontwikkeling wordt in beginsel niet belemmerd door de ligging in beide geluidszones. In de Integrale Milieunota zijn deze ontwikkelingen getoetst aan de geldende grens van het gezoneerde industrieterrein.

Conclusie

De aanwezige industriële activiteiten bepalen in sterke mate het huidige karakter van het gebied en daarmee ook de milieukwaliteit. Zoals de dubbele doelstelling al aangeeft wordt er gestreefd naar een goed woon- en leefklimaat nabij deze bedrijvigheid. Zoals ook in de Milieunota is aangegeven, is voor bovengenoemde milieuaspecten groten-deels aangetoond dat de voorgenomen ontwikkelingen niet worden belemmerd. Voor een aantal aspecten is aangegeven welke randvoorwaarden voor de verdere inrichting van het gebied gelden.

3.4. Waterhuishouding

Bestaande situatie en relevante toetsingscriteria

In de Rivierzone is sprake van drie vormen van waterbeheer: rivierbeheer, waterkeringbeheer en waterbeheer binnendijks. Onderstaand wordt per type beheer een korte schets gegeven van de uitgangssituatie en welke instantie verantwoordelijk is voor het beheer.

Rivierbeheer

De Nieuwe Waterweg is een van de belangrijkste scheepvaartroutes in Nederland. Het nautisch beheer is in handen van het Gemeentelijk Havenbedrijf van de gemeente Rotterdam. Zij is verantwoordelijk voor de bevaarbaarheid van de Nieuwe waterweg. Ook het beheer van de havens is gedelegeerd aan het Gemeentelijk Havenbedrijf.

Het grootste deel van het plangebied ligt buitendijks; het betreft alle gronden ten zuiden van de primaire waterkering. Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland, dienstkring Nieuwe Waterweg is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de buitendijkse gronden en oevers.

Het buitendijkse gebied kent een hoge dynamiek door de dagelijkse getijdenbeweging en de met de klimatologische omstandigheden gereleerde hoge en lage rivierstanden.

Ter voorkoming van wateroverlast is een groot deel van de buitendijkse gronden in het verleden opgehoogd. De opgehoogde gronden zijn in het algemeen voldoende beschermd tegen hoge waterstanden op de rivier. De minder hoge delen (onder andere KW Haven) zijn wel gevoelig voor inundatie.

Waterkeringbeheer

De primaire waterkering wordt (van west naar oost) gevormd door de Maassluisdijk, spoorlijn langs de Industrieweg, Parallelweg, Spoor-singel en de Kesperweg. Het waterkeringbeheer is in handen van het Hoogheemraadschap van Delfland. De primaire keringen hebben als functie het binnendijks gebied te beschermen tegen overstroming vanuit de Nieuwe Waterweg.

Waterbeheer binnendijkse gronden

Het waterbeheer van de binnendijkse gronden binnen het bebouwd gebied is in hoofdzaak de verantwoordelijkheid van de gemeente Vlaardingen.

Het oppervlaktewater in het Stad&Milieu-gebied beperkt zich tot de prominent aanwezige Oude Haven. De Oude Haven is een belangrijke schakel in de afwatering van Delfland. In het noorden staat de Oude Haven via een schutsluis in verbinding met de boezem van Delfland (Vlaardingse Vaart), in het zuiden wordt via de keersluis overloftig water afgevoerd naar de Nieuwe Waterweg.

Langs de randen van de kantorenlocatie Vijfsluizen/station Oost zijn watergangen en waterpartijen aanwezig. Deze staan in verbinding met het watersysteem ten noorden van de spoorlijn.

Relevante toetsingscriteria

De toetsingscriteria verschillen sterk per type waterbeheer. Voor het Stad&Milieu-gebied zijn alle drie de vormen van beheer van toepassing. Het gebied Vijfsluizen/station Oost bevindt zich geheel binnendijks.

Rivierbeheer

- Waarborgen van de zichtlijnen en voldoende vaargeulbreedte voor de scheepvaart.
- Waarborgen van een onbelemmerde afvoer van water, ijs en sediment.
- Beperken van de kans op wateroverlast voor kapitaalsintensieve functies.

Waterkeringbeheer

- Garanderen van de stabiliteit en waterkerende functie van de dijken.

Waterbeheer binnendijks

- Vergroten van de waterberging (gestreefd wordt naar 325 m³/ha).
- Waar mogelijk realiseren van een meer duurzaam watersysteem (bijvoorbeeld door afkoppelen van schoon verhard oppervlak,

voorkomen van doellopende watergangen, aanleg natuurvriendelijke oevers, toepassen van flexibel peilbeheer).

Verwachte milieueffecten

Rivierbeheer (Stad&Milieu-gebied)

Door de bebouwingsvrije zone, als gevolg van risico door scheepvaart, wordt tevens voorkomen dat bouwwerken worden gerealiseerd die de zichtlijnen voor de scheepvaart belemmeren en/of de vaargeulbreedte beperken.

Het buitendijksgebied valt niet binnen het regime van "ruimte voor de rivier", de beoogde ontwikkelingen vormen geen belemmering van de rivierafvoer. Binnen het Stad&Milieu-gebied wordt waar mogelijk ingespeeld op de rivierdynamiek door zones in te richten die bij hoge rivierstanden mogen inrunderen. De functies die niet overstromings tolerant zijn, worden indien nodig door ophoging of op andere wijze beschermd tegen inundatie (bij een maaiveldhoogte van +3,35 m NAP is het beschermingsniveau 1:1250 jaar).

Waterkeringbeheer (Stad&Milieu-gebied)

Binnen het Stad&Milieu-gebied zijn er twee ontwikkelingen waarbij het waarborgen van de functie van de primaire waterkering een belangrijke rol spelen. Dit zijn de herinrichting van het stationgebied (onder andere verhogen van het maaiveld) en van het Sluisplein. De beoogde ontwikkelingen nabij de waterkeringen zijn technisch uitvoerbaar zonder dat de stabiliteit en de kerende functie van de dijken in gevaar komen, hiervoor moeten echter nog wel nadere afspraken gemaakt worden met het Hoogheemraadschap van Delfland.

Waterbeheer binnendijks (Stad&Milieu-gebied)

Door de beperkte beschikbare ruimte zijn de mogelijkheden voor duurzaam waterbeheer in het VOP-gebied beperkt. Het is niet realistisch dat binnen dit gebied extra water wordt gerealiseerd. Uitgangspunt bij de verdere planvorming is wel dat al het (schoon) verhard oppervlak wordt afgekoppeld van de riolering. Het afgekoppelde hemelwater wordt afgevoerd naar de haven. De bergingscapaciteit van de haven is hiervoor toereikend.

Waterbeheer binnendijks (Kantorenlocatie Vijfsluizen/station Oost)

Binnen de ontwikkelingslocatie Vijfsluizen is al het nodige oppervlakte-water aanwezig. De aanwezige waterstructuur staat in open verbinding met de brede watergang ten noorden van het spoor. Bij de verdere planvorming van de locatie wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de uitgangspunten voor de uitbreiding van de Vergulde Hand. Er wordt in ieder geval uitgegaan van circa 10% open water, geen doordlopende watergangen, natuurvriendelijke oeverinrichting en afkoppelen van schoon verhard oppervlak.

Samenhang met andere activiteiten

Voor het aspect water bestaat er geen directe samenhang met de ontwikkelingen in de overige deelgebieden binnen de Rivierzone. Ontwikkelingen binnen de overige deelgebieden kunnen ten aanzien van het aspect water separaat worden ontwikkeld.

Conclusie

De beoogde ontwikkelingen hebben geen negatieve consequenties voor het watersysteem en waterbeheer, een aantal ontwikkelingen sluit zelfs goed aan bij het beleid waterbeheer 21^e eeuw.

3.5. Ecologie

Bestaande situatie en relevante toetsingscriteria

Regionale ecologische samenhang

Aan de west- en noordzijde van het plangebied zijn twee groengebieden gesitueerd uit de Randstadgroenstructuur: de Aalkeetbuitenpolder en het Lickebaert overbos, aansluitend op de Aalkeetbinnenpolder waar de uitbreiding van het bedrijfsterein De Vergulde Hand is gesitueerd.

Het plangebied maakt verder geen onderdeel uit of is gesitueerd in de nabijheid van andere natuur- of groengebieden met een beschermde status, zoals speciale beschermingszones uit de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn, staats- of beschermde natuurmonumenten of Relatienotage-

bieden. Provinciale ecologische verbindingzones ontbreken eveneens in de directe omgeving van het plangebied.

Ecologische waarden in het plangebied

De natuurwaarden in het plangebied zijn, op een deelgebied na, sterk gerelateerd aan het stedelijk gebruik van het plangebied. Het Natuurloket laat zien dat in de kilometerhokken, waarin het plangebied is gesitueerd, nagenoeg geen informatie voorhanden is omtrent de aanwezigheid van te beschermen natuurwaarden.

Voor een kwalitatieve beoordeling is met name gekeken naar de verschillende deelgebieden waar relevante ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien (samenvatting van Integrale Milieunota).

Kantorenlocatie Vijfsluizen/station Oost:

De beoogde kantorenlocatie langs de A4 is gesitueerd ter plaatse van een sportcomplex, voorzien van opgaande beplantingen en watergangen. Ook de spoorbermen zijn mogelijk ecologisch van betekenis. Naar verwachting komen hier enkele soorten amfibieën, zoogdieren en vogels voor die bescherming genieten ingevolge de Flora- en faunawet.

Stad&Milieu-gebied:

Het Stad&Milieu-gebied bestaat hoofdzakelijk uit stedelijk gebied met bijbehorende flora en fauna. De vegetatie bestaat naar verwachting enkel uit in Nederland algemene tot zeer algemene plantensoorten. Door de hoge dichtheid aan verharding is relatief weinig ruimte overgebleven voor de ontwikkeling van een vegetatiestructuur.

Als gevolg van de geringe vegetatie komen in het gebied alleen in Nederland aanwezige algemene broedvogels van stedelijke gebieden voor. Het gebied is ongeschikt als leefgebied voor amfibieën als gevolg van het ontbreken van voortplantingswater en overwinteringsgebieden. Over het voorkomen van vleermuizen is geen informatie voorhanden, maar mogelijk fungeren bepaalde gebouwen als zomerverblijfplaats voor de gewone dwergvleermuis.

Relevante toetsingscriteria

Op grond van het beleid van Rijk en provincie dient te worden nagegaan welke effecten de beoogde ontwikkelingen hebben voor de regionale ecologische structuur en de aanwezige te beschermen natuurwaarden in het plangebied. Deze twee aspecten vormen de toetsingscriteria.

De voorgenomen ontwikkelingen worden getoetst op de volgende effecten op deze waarden:

- areaalverlies;
- verstoring;
- ontwikkeling nieuwe leefgebieden flora en fauna.

Vervachte milieueffecten

Kantorenlocatie Vijfsluizen/station Oost

Ten behoeve van de beoogde intensieve bebouwing van dit gebied zullen de groenelementen en waterpartijen worden verwijderd. Als gevolg daarvan zullen naar verwachting de leefgebieden van aanwezige beschermde soorten afnemen, zoogdieren en vogels verdwijnen. Na der onderzoek, met name naar de aanwezigheid van extra te beschermen soorten, is derhalve noodzakelijk. Daaruit zal moeten blijken of dit leidt tot nadere randvoorwaarden voor de inrichting van het deelgebied. Daar het hier in Nederland vrij algemene tot algemene soorten betreft, is echter de duurzame staat van instandhouding van de soorten naar verwachting niet in het geding na uitvoering van de werkzaamheden.

Daarnaast kunnen de werkzaamheden leiden tot (mogelijke) verstoring van broedvogels. Onbekend is in hoeverre de ontwikkeling van de kantorenlocaties leidt tot de ontwikkeling van nieuwe leefgebieden.

Stad&Milieu-gebied

De beoogde ontwikkelingen hebben naar verwachting tot gevolg dat bepaalde gebouwen zullen worden gesloopt, wat mogelijk leidt tot aantasting van verblijfsplaatsen van vleermuizen en broedplaatsen van vogels. Beide soortgroepen worden binnen de Flora- en faunawet beschouwd als extra te beschermen soorten. Daarnaast kunnen de werkzaamheden leiden tot (tijdelijke) verstoring van broedvogels. Daartegenover staat de ontwikkeling van een park aan de waterzijde (Maas-

boulevard) Hierbij kunnen nieuwe broedgelegenheden voor vogels en nieuw jachtgebied voor vleermuizen worden gecreëerd.

Samenhang met andere activiteiten

Voor het aspect ecologie wordt de samenhang sterk bepaald door het voornemen om langs het spoor en langs de Maassluisdijk groenzones te ontwikkelen. Deze groenzones dienen een verbinding te vormen tussen de groengebieden aan de westzijde van Vlaardingen (Lickebaart, Aalkeetbuitenpolder) met de in Vlaardingen gestupeerde openbare groengebieden. Door middel van de groenzones kunnen dierv- en plantensoorten zich vanuit het buitengebied naar de stad begeven. Realisatie van de groenzones zal naar verwachting een versterking betekenen van de ecologische betekenis van de groengebieden in Vlaardingen.

Conclusie

Regionale ecologische samenhang

Ten aanzien van de regionale ecologische samenhang wordt geconcludeerd dat er geen aantasting of verstoring plaats zal vinden van natuurgebieden of gebieden met een beschermde status als gevolg van de diverse beoogde ontwikkelingen. De beoogde doorlopende groenzones langs de Maassluisdijk en de spoorlijk vormen een aantrekkelijke lokale aanvulling hierop. Speciale aandacht verdient daarbij wel de uitwerking van inrichting en beheer van deze groenzones.

Natuurwaarden in het plangebied

Ten aanzien van de te beschermen natuurwaarden in het plangebied wordt geconcludeerd dat de beoogde ontwikkelingen in beide deelgebieden in meer of mindere mate kunnen leiden tot aantasting van (leefgebieden van) extra te beschermen diersoorten en/of overige te beschermde dierv- en plantensoorten ingevolge de Flora- en faunawet. Naar verwachting is echter de duurzame staat van instandhouding van deze soorten na uitvoering van de beoogde ontwikkelingen niet in het geding. Indien uit nader onderzoek blijkt dat in het plangebied (extra) te beschermen diersoorten aanwezig zijn, dan heeft dit consequenties voor de beoogde ontwikkelingen. Indien bijvoorbeeld sprake is van aantasting van vaste verblijfsplaatsen van vleermuizen of vogels, zullen

deze verblijfsplaatsen elders in het plangebied moeten worden gecom-
penseerd. Voor broedvogels geldt: geen werkzaamheden starten tij-
dens het broedseizoen.

3.6. Duurzaamheid en energie

Relevante toetsingscriteria

De herinrichting van de Rivierzone vormt een uitstekende mogelijkheid om uitvoering te geven aan een duurzame inrichting. Ten behoeve hiervan zijn de milieumambities opgesteld door middel van de Rotter-
damse aanpak "Milieu op z'n Plek". Om hieraan invulling te geven, is gekeken naar de duurzame structuren in het plangebied en hoe deze kunnen worden versterkt. Optimale benutting van deze structuren leidt tot duurzaamheid. Doordat ter plaatse van het plangebied sprake is van inbreiding of herstructurering liggen de meeste kansen voor "duur-
zaamheid en energie" op het vlak van intensief ruimtegebruik en duur-
zame energiemaatregelen.

De voorgenomen ontwikkelingen worden getoetst aan de hand van de volgende criteria:

- intensief ruimtegebruik;
- beperken energiegebruik;
- toepassen duurzame energievoorzieningen.

Verwachte milieueffecten

Intensief ruimtegebruik

In het Stad&Milieu-gebied staat herstructurering van bestaand stedelijk gebied c.q. bedrijventerrein centraal. Er wordt voorzien in circa 1.500 woningen, nieuwe kantoren en diverse voorzieningen. Door middel van deze ontwikkeling wordt dit gebied in sterke mate geïntensiveerd. De nabijheid van een goede OV-ontsluiting en het centrum leent zich bij uitstek ook voor zeer intensief gebruik en een sterke mate van functie-
menging.

Op de locatie Vijfsluizen/station Oost worden voornamelijk nieuwe kan-
toren gerealiseerd. Intensief ruimtegebruik komt tot uiting in hoogbouw
en ondergronds ruimtegebruik en meertijdig gebruik.

Beperken energiegebruik

Om het energiegebruik van woningen in beeld te brengen, wordt de
Energie Prestatie Norm (EPN) gebruikt. Voor woningbouw bedraagt de
wettelijke norm momenteel 1,0, voor kantoren en utiliteitsbouw is dit
1,5. Een hoog ambitieniveau voor het thema energie kan worden be-
reikt door een lagere norm te hanteren. Hierdoor kan de vraag naar
energie verder worden beperkt en wordt de toepassing van duurzame
energie impliciet gestimuleerd. Het is voor de ontwikkelingen in het
Stad&Milieu-gebied en Vijfsluizen/station Oost niet bekend welke EPN
zal worden gehanteerd.

In het Stad&Milieu-gebied wordt deels rekening gehouden met een ver-
kaveling waarbij de gebouwen grotendeels een zuidoriëntatie hebben.
Hierdoor wordt gebruikgemaakt van passieve zonne-energie (zontoe-
treding zonder mechanische hulpmiddelen via de bouwkundige con-
structie) waarbij de architectuur nadrukkelijk uiting geeft aan deze vorm
van duurzame energie.

Toepassing duurzame energievoorzieningen

Aanvullend op het reduceren van het energiegebruik is het toepassen
van duurzame energievoorzieningen. Om de mogelijkheden voor de
toepassing van duurzame energie nader in kaart te brengen, is in de
vervolgfase verder onderzoek noodzakelijk. Zo kan, wanneer de hoofd-
vormen van alle bouwvolumes bekend zijn, een studie worden uitge-
voerd naar de toepasbaarheid van zonne-energie (bezonningsstudie),
windenergie (luchtstromingsonderzoek) en andere energievormen. Aan
de volgende mogelijkheden cq. maatregelen is gedacht:

- de daken van woningen (maar ook kantoren en bedrijven) kunnen
geschikt worden gemaakt voor het plaatsen van zonne-energie-
systemen (zonnepanelen);
- kantoren kunnen gezamenlijk gebruikmaken van collectieve voor-
zieningen; naast de centrale energieopwekking kan ook gebruik-
gemaakt worden van een collectieve koude/warmte opslag met
behulp van een aquifer (natuurlijk buffer op 50 à 100 m diepte); in
de winter wordt koude in het aquifer opgeslagen en zomers, wan-
neer er koelbehoefte is, wordt deze kou benut voor koeling; in de

zomer wordt warmt in het aquifer opgeslagen hetgeen 's winters voor verwarming van kantoren wordt benut.

Samenhang met andere activiteiten

De ontwikkelingen in het Stad&Milieu-gebied en Vijfsuizen/station Oost hangen samen met de ontwikkelingen in het overig deel van de Rivierzone. Hier vindt voornamelijk herstructurering van bedrijventerreinen plaats. Ook bij deze herstructurering zijn er diverse kansen voor maatregelen voor duurzaamheid en energie. Kort samengevat wordt aan de volgende maatregelen gedacht:

- uitwisseling van restafvalwarmte tussen bedrijven, maar ook warmtelevering aan nabijgelegen woningen is zeer goed mogelijk en duurzaam. Hydro Agri, Tessenderlo en Vopak en Unilever zijn grote spelers die hun warmtevraag en aanbod op elkaar af zouden kunnen stemmen; een meer gedetailleerde analyse op bedrijfsniveau is nodig om deze kansen nauwkeurig in beeld te krijgen;
- daarnaast is ook uitwisseling van grondstoffen en afvalstromen mogelijk; het koppelen van materiaalstromen van bedrijven biedt mogelijkheden om zowel kosten, productiemiddelen als energieverbruik te verlagen; afval van een bedrijf kan als grondstof voor een van der bedrijf dienen;
- afsluiten van een conventant windenergie waarin de gemeente verklaart medewerking te zullen verlenen aan de bouw van drie windturbines; de zoeklocatie is de rivieroeverzone ter hoogte van De Groote Lucht en NAM-Haven/OBR-terrein;
- afvang van biogas bij de RWZI De Groote Lucht, dat met behulp van een warmtekrachtinstallatie in bruikbare energie wordt omgezet.

Conclusie

De inrichting van de Rivierzone biedt nadrukkelijk kansen voor een meer duurzame inrichting. Intensivering van het ruimtegebruik is bij de gehele planontwikkeling een centraal thema. Al eerder is voorts gewezen op de kansen om de groene en blauwe kwaliteit te verbeteren. Tevens biedt het plangebied in beginsel ruimte voor de realisering van grootschalige windturbines. In het structuurplan is een studiegebied op-

genomen waarbinnen nader onderzoek zal plaatsvinden naar de concrete plaatsingsmogelijkheden.

Op de volgende aspecten bieden zich daarnaast specifieke mogelijkheden voor een duurzame ontwikkeling aan:

- duurzaam bouwen bij zowel civieltechnisch werken en bij de realisering van bebouwing;
- energiebesparing door realisering van energiezuinige bebouwing; benutten van eventuele mogelijkheden voor de uitwisseling van restafvalwarmte, grondstoffen en afvalstromen tussen bedrijven.

Bij de uitwerking en concretisering van deze mogelijkheden zal de gemeente mede gebruikmaken van beschikbare subsidies en andere vormen van ondersteuning (NOVEM, provincie in het kader van DECOR).

4. Conclusies

25

4.1. Samenvattende beoordeling in relatie tot toetsingscriteria

In de handreiking van het ministerie van VROM worden, zoals reeds in de inleiding is vermeld, vier criteria genoemd die bij een m.e.r.-beoordeling moeten worden betrokken:

- kenmerk van de activiteit;
 - plaats van de activiteit;
 - belangrijke nadelige milieugevolgen;
 - samenhang met andere activiteiten.
- Op grond van de in hoofdstuk 3 beschreven informatie kunnen in relatie tot deze criteria de volgende conclusies worden getrokken.

Kenmerk van de activiteit

De voorgenomen activiteit is qua aard en omvang zelf niet van dien aard dat hierdoor sprake is van "bijzondere omstandigheden". Het gehele project in de Rivierzone is wel omvangrijk, maar de omvang van de voorgenomen activiteiten in de twee deelgebieden is, in vergelijking met de drempelwaarden van het Besluit m.e.r., ook weer niet uitzonderlijk groot. Ook wat betreft de overige kenmerken volgens de handreiking (gebruik natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging, hinder of risico's op ongevallen door de activiteit), is de activiteit niet bijzonder van aard.

Plaats van de activiteit en belangrijke nadelige milieugevolgen

Ook de plaats van de activiteit en de daarmee samenhangende omvang van nadelige milieugevolgen van de activiteit zelf is niet uitzonderlijk te noemen. De gevolgen voor bodem, water, ecologie, landschap en cultuurhistorie zijn gering of zelfs positief.

Uit de uitgevoerde beoordeling komt wel naar voren dat de grote verkeersstromen, zoals bij vrijwel alle grote stadsprojecten, de omliggende infrastructuur sterk belasten. Uitgaande van het gehanteerde vaste programma kan echter worden geconcludeerd dat de optredende verkeersstromen nog op een aanvaardbare wijze kunnen worden verwerkt. Op onderdelen zal nadere studie nodig zijn om de te treffen maatregelen goed in beeld te brengen.

De uitgevoerde beoordeling maakt tevens duidelijk dat er, zoals op meer plaatsen in de Rijnmond, sprake is van een spanningsveld tussen enerzijds de aanwezige milieubelasting en anderzijds het woon- en leefklimaat ter plaatse van het beoogde gemengde milieu met onder andere woningbouw. Dit is met name aan de orde voor industrielaarai en voor geur.

Hierover heeft echter een zorgvuldige afweging plaatsgevonden respectievelijk zijn waarborgen ingebouwd dat in het vervolg van de planvorming zorgvuldig wordt omgegaan met dit spanningsveld. De voorgenomen ontwikkelingen in de Rivierzone passen binnen de doelstellingen en uitgangspunten voor de gewenste herstructurering van de Rechtermaasoever¹⁾. Het gebied is tevens experimentengebied in het kader van de Experimentenwet Stad & Milieu. In dat kader vindt een zeer zorgvuldige afweging van belangen plaats, waaronder ook de belangen van de bedrijven. Van belang is ten slotte dat het hierbij niet gaat om milieueffecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving, maar om de milieukwaliteit in het beoogde gebied zelf.

Samenhang met andere activiteiten

De planontwikkeling voor het Stad&Milieu-gebied en Station-Oost/Vijfsluizen staat uiteraard in nauwe samenhang met de andere be-

¹⁾ Zie onder meer de toetsing aan de voorwaarden voor de ontwikkeling van gevoelige functies in de "Milieuaandachtszone" conform het conceptconvenant Ruimtelijke Ordening en Milieu.

oogde ontwikkelingen in de Rivierzone. De samenhang op een hoger schaalniveau is vooral relevant voor de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid. Op een lager schaalniveau gaat het vooral om de ruimtelijk functionele samenhang en cultuurhistorie. In de totale planvorming is met de aanzienlijke extra verkeersaanpakking van de nieuwe ontwikkelingen rekening gehouden. Waar nodig is voorzien in een verbetering van de weginfrastructuur (aanpassing van de Marathonweg, Sluisplein en Kesperweg).

4.2. Conclusie

De voorgenomen ontwikkelingen in de Rivierzone passen binnen de herstructurering van de Rechtermaasoever. De ontwikkelingen veroorzaken geen belangrijke negatieve milieueffecten voor de omgeving en plaatsgebonden bestaande waarden in het plangebied. Ook de overige milieueffecten zijn niet van dien aard dat gesproken kan worden van "bijzondere omstandigheden". Relevante effecten treden op met betrekking op de bereikbaarheid en het woon- en leefklimaat in het te ontwikkelen Stad&Milieu-gebied.

Voor wat betreft de bereikbaarheid geldt dat dergelijke effecten bij veel stadsprojecten voorkomen. Geconcludeerd is dat de optredende grote verkeersstromen nog op een aanvaardbare wijze kunnen worden verwerkt, mits nadere maatregelen worden getroffen om de capaciteit van de infrastructuur te vergroten. Voor de toetsing van het woon- en leefklimaat in het Stad&Milieu-gebied geldt een nauwgezette regelgeving en afspraken over te volgen overleg en procedures. Geconstateerd is dat aan de geldende grenswaarden kan worden voldaan.

Het doorlopen van een m.e.r.-procedure levert geen extra bijdrage aan het veiligstellen van de bereikbaarheid en het woon- en leefklimaat en aan het proces van de verdere planuitwerking. Op grond daarvan wordt het doorlopen van een volwaardige m.e.r.-procedure niet noodzakelijk geacht.

4.3. Aanbevelingen

In de integrale Milieunota en in het structuurplan zijn voor diverse van de hier beschreven milieuaspecten nadere randvoorwaarden en uitgangspunten beschreven voor de verdere planvorming. Toepassing van deze randvoorwaarden en uitgangspunten is essentieel om tot een duurzaam plangebied te komen. Korthedshalve wordt naar deze stukken verwezen.

Bijlage 1. Toetsing ontwikkelingen aan Besluit m.e.r.

1

Voorgenomen activiteit en m.e.r.-plicht

De voorgenomen ontwikkelingen in de Rivierzone zijn getoetst aan het Besluit milieueffectrapportage 1994, gewijzigd bij Besluit van 7 mei 1999. Dit besluit maakt onderscheid tussen:

- activiteiten die rechtstreeks m.e.r.-plichtig zijn (waarvoor dus altijd een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen; zie de tabellen van onderdeel C van de bijlage bij het besluit);
- activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (waarvoor het bevoegd gezag een nader besluit moet nemen of een m.e.r.-procedure wel of niet noodzakelijk is; zie de tabellen van onderdeel D van genoemd besluit).

De voorgenomen activiteit kan het beste worden gekenschetst als het deels herstructureren van een bedrijven-/industrieterrein en het deels vervangen van bedrijfsfuncties door hoogwaardige functies en woningbouw. Het plangebied is circa 300 à 400 ha groot.

De m.e.r.-plicht van bedrijventerreinen en woningbouw richt zich op de grootschalige *aanleg* van bedrijventerreinen (> 150 ha) en de grootschalige bouw van woningen (> 4.000 woningen). In het plangebied is voornamelijk sprake van herstructurering van bedrijventerreinen, de aanleg van bedrijventerreinen komt slechts op kleine schaal voor. Daarnaast is er geen sprake van grootschalige aanleg van woningen, kantoren en/of andere voorzieningen. Hierdoor is een directe m.e.r.-plicht niet aan de orde.

M.e.r.-beoordelingsplicht

Voor de m.e.r.-beoordeling ligt dat echter anders. De voorgenomen activiteit kan vallen onder 2 categorieën genoemd in bijlage D van het Besluit m.e.r.:

- uitvoering dan wel wijziging of uitbreiding van een stadsproject met meer dan 100 ha of met meer dan 200.000 m² bvo (activiteit 11.2 volgens genoemde bijlage);

- aanleg, wijziging of uitbreiding van een bedrijventerrein met meer dan 75 ha (activiteit 11.3).

De beoogde ontwikkelingen in de Rivierzone richten zich op een aantal afzonderlijke deelgebieden. Toetsing aan de bovenstaande criteria kan per deelgebied afzonderlijk plaatsvinden, voorzover deze ruimtelijk duidelijk van elkaar zijn gescheiden. In tabel 1.1 zijn de verschillende activiteiten in de onderscheiden deelgebieden weergegeven, op basis waarvan getoetst kan worden aan de genoemde criteria.

Tabel B1.1 Overzicht activiteiten

deelgebied	functies korte termijn ¹⁾	functies korte + lange termijn
totaal Maasoeverzone	circa 25 ha²⁾	circa 41,3 ha³⁾
- Uitbreiding Verguloes Hand	15 ha	15 ha
- Herontwikkeling OBR-terrein	5,2 ha	5,2 ha
- Hydro-Agri		16,3 ha
- Hereontwikkeling NAM-Haven	3,3 ha	3,3 ha
- Lever Fabergé	1,5 ha	1,5 ha
totaal Vijfsluizen/station Oost	totaal 80.000 m² bvo³⁾	totaal 169.700 m² bvo³⁾
- Vulkaanhaven Oost (kantoren, leisure bedrijven)		(75.000 m ² bvo ³⁾)
- Benelux Workpark Leisure (bedrijven)		(92.500 m ² bvo ³⁾)
- Vijfsluizen/Stationsgebied (kantoren, detailhandeling)	circa 80.000 m ² bvo	169.700 m ² bvo
totaal Stad&Milieu-gebied	totaal 440.000 m² bvo	totaal 440.000 m² bvo
	kantoren 127.000 m ² bvo	kantoren 127.000 m ² bvo
	woningen 201.040 m ² bvo	woningen 201.040 m ² bvo
	voorzieningen 23.100 m ² bvo	voorzieningen 23.100 m ² bvo
	parkeren 88.860 m ² bvo	parkeren 88.860 m ² bvo

¹⁾ De cijfers van de korte termijn zijn gebaseerd op de Nota Hoofddijken en het Integraal UitvoeringsProgramma (IUP) (zie ook Structuurplan); hier is sprake van voorlopige cijfers.

²⁾ Zie bovenstaand; deze gegevens betreffen de netto bedrijfsoppervlakken, in dit kader dient echter ook rekening te worden gehouden met de benodigde gronden voor groen, infrastructuur en parkeren en dergelijke; de bruto cijfers zijn dus hoger.

³⁾ Cursief aangegeven metrages zijn overgenomen uit de Nota Hoofddijken; deze zijn niet meegenomen in de totalen vanwege onzekerheid van realisatie.

In de tabel is onderscheid gemaakt in korte en lange termijn. In principe dient alleen het programma op korte termijn (2003-2015) te worden beschouwd in het kader van de m.e.r.-beoordelingsplicht. Het langetermijnprogramma is in die zin minder van belang. Het is echter nog niet geheel duidelijk wat de status is van het programma.

Op basis van de tabel is af te leiden of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. Onderscheid wordt gemaakt in de categorie stadsproject en bedrijventerrein.

Bedrijventerrein

Bij bedrijventerreinen kan sprake zijn van een m.e.r.-beoordelingsplicht ingeval van aanleg, wijziging of uitbreiding van bedrijventerreinen. De drempelwaarde voor een m.e.r.-beoordeling is 75 ha.

In de Maasoeverzone vindt zowel op korte als lange termijn herstructurering van bedrijventerreinen plaats. De drempelwaarde van 75 ha wordt echter in de betreffende deelgebieden niet overschreden. Hierbij wordt wel opgemerkt dat volgens de Nota Hoofdlijnen ook de overige bedrijventerreinen zullen worden "gerevitaliseerd" (zonder dat helemaal duidelijk wordt wat daarmee wordt bedoeld). Omdat dit echter geen onderdeel uitmaakt van de realiseerbare projecten, zijn de betreffende deelgebieden in deze toetsing niet meegenomen.

Stadsproject

Bij categorie stadsproject is het aantal m² bvo (bedrijfsvloeroppervlak) van alle aanwezige functies (inclusief parkeren) bepalend. De drempelwaarde voor een m.e.r.-beoordeling is 200.000 m² bvo of een gebied van 100 ha. De deelgebieden Vijfsluizen/station Oost en Stad&Milieu-gebied worden beschouwd als stadsproject, vanwege de verschillende functies en voorzieningen die daar worden voorzien.

In Vijfsluizen/station Oost worden kantoren, bedrijven en leisure voorzien. Op korte termijn wordt waarschijnlijk niet het gehele project gerealiseerd. In die zin is het formeel niet m.e.r.-beoordelingsplichtig. Het gehele programma bedraagt 169.700 m² bvo. Dit is echter exclusief de noodzakelijke voorzieningen (groen, verkeer, parkeren). Wanneer hier rekening mee wordt gehouden, ligt het programma duidelijk boven de

drempelwaarde van 200.000 m² bvo en is daardoor feitelijk wel m.e.r.-beoordelingsplichtig.

In het Stad&Milieu-gebied worden voornamelijk woningen en kantoren met bijbehorende voorzieningen gerealiseerd¹⁾. Het gaat om 440.000 m² bvo, waardoor de drempelwaarde ruim wordt overschreden. De ontwikkelingen in het Stad&Milieu-gebied zijn dus m.e.r.-beoordelingsplichtig.

Samenhangende beoordeling totaal plan

Uit het voorgaande kan geconcludeerd worden dat voor de deelgebieden Vijfsluizen/station Oost en Stad&Milieu-gebied een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Voor de overige gebieden geldt deze verplichting niet direct.

Een van de criteria van een m.e.r.-beoordeling behelst de samenhang met andere activiteiten in de omgeving. Gelet op de diverse ontwikkelingen in het Rivieroverproject is hier zeker van een relevante samenhang sprake. De ontwikkeling van het Stad&Milieu-gebied en Vijfsluizen/station Oost dient daarmee mede te worden beoordeeld in relatie met de overige beoogde ontwikkelingen in de Riverzone.

¹⁾ In het Stad&Milieu-gebied wordt ook een jachthaven gerealiseerd; deze ontwikkeling is ook m.e.r.-beoordelingsplichtig, maar wordt vooralsnog als onderdeel van het Stad&Milieu-gebied gezien.

Colofon

De notitie m.e.r.-beoordeling en alle ondersteunende werkdocumenten zijn opgesteld door het gemeentelijk projectbureau Rivierzone. Het projectbureau bestaat uit gemeentelijke medewerkers en wordt ondersteund door een aantal adviesbureaus. Ook de provincie Zuid-Holland participeert in de projectorganisatie. Het projectbureau is georganiseerd in een kernteam en een tweetal werkgroepen met interne en externe medewerkers voor de financiële onderbouwing en ontwikkelingsstrategie (werkgroep FinCon) en voor het opstellen van het integraal programma van eisen (werkgroep IPvE). De ondersteunende werkdocumenten zijn door de werkgroepen opgesteld.

Het project Rivierzone heeft een eigen projectwethouder, die de bestuurlijke verankering verzorgt. Het opdrachtgeverschap wordt vormgegeven door een stuurgroep met delegaties van het college en het centraal managementteam. Voor het project is een aparte raadscommissie geformeerd waarmee regelmatig overleg wordt gevoerd. Met de betrokkenen in het gebied is in het kader van het open planproces Stad&Milieu nader overlegd.

Stuurgroep Rivierzone

Burgemeester
Projectwethouder
Wethouder Verkeer, RO en Milieu
Gemeentesecretaris
Directeur Stadswerk
Concerncontroleur
Projectmanager
P.v. projectmanager (secretaris)

dhr. T.J.P. Bruinsma
dhr. H.C. Roijers
dhr. C. Bot
dhr. J. Brinkman
dhr. C. Kruijt
dhr. R. van de Meij
dhr. L.C. Heijboer
mw. B. Hoogeveen

Projectbureau Rivierzone

Projectmanager
P.v. projectmanager
Projectleider FinCon

Projectleider IPvE

Projectleider Structuurplan
Projectleider Integrale Milieunota
ROM-coördinator provincie Zuid-Holland
Communicatieadviseur
Financieel manager
Accountmanager

Office manager
Secretaresse

Redactie
Vormgeving

dhr. L.C. Heijboer
mw. B. Hoogeveen
dhr. R.J. Slot (Deloitte & Touche)
dhr. H. van de Ven
(Urbanmanagement B.V.)
dhr. J.F. Sluijs (RBOI)
dhr. C.M. Brunner (RBOI)
mw. S.J.M. Hubregtse
mw. E. Schut
dhr. M.P. Stam
dhr. E.L. Prins (Erik Prins B.V.)
mw. J.R. Heinsius
mw. J. Heijdacker

adviesbureau RBOI
adviesbureau RBOI
Mijs + Van der Wal

Voor informatie is het projectbureau Rivierzone te bereiken

op telefoonnummer: 010 – 248 47 47 (van maandag tot en met vrijdag tussen 9:00 en 11:00)
op internet: www.rivierzone.nl
email: rivierzone@vlaardingen.nl
bezoekadres: Hoflaan 27 te Vlaardingen
correspondentieadres: Postbus 141, 3139 AC Vlaardingen

Die folgenden Angaben sind für die folgenden
 Zwecke bestimmt: zur Ermittlung der
Steuern und Abgaben
 (nach Art. 10 Abs. 1 Nr. 1 EStG)
 in Verbindung mit dem Einkommensteuergesetz
 vom 27.9.1950 (BGBl. I S. 1024) und den
 dazu ergangenen Vorschriften.

Die Angaben sind für die folgenden
 Zwecke bestimmt: zur Ermittlung der
Steuern und Abgaben
 (nach Art. 10 Abs. 1 Nr. 1 EStG)
 in Verbindung mit dem Einkommensteuergesetz
 vom 27.9.1950 (BGBl. I S. 1024) und den
 dazu ergangenen Vorschriften.

Die Angaben sind für die folgenden
 Zwecke bestimmt: zur Ermittlung der
Steuern und Abgaben
 (nach Art. 10 Abs. 1 Nr. 1 EStG)
 in Verbindung mit dem Einkommensteuergesetz
 vom 27.9.1950 (BGBl. I S. 1024) und den
 dazu ergangenen Vorschriften.

Die Angaben sind für die folgenden
 Zwecke bestimmt: zur Ermittlung der
Steuern und Abgaben
 (nach Art. 10 Abs. 1 Nr. 1 EStG)
 in Verbindung mit dem Einkommensteuergesetz
 vom 27.9.1950 (BGBl. I S. 1024) und den
 dazu ergangenen Vorschriften.

Die Angaben sind für die folgenden
 Zwecke bestimmt: zur Ermittlung der
Steuern und Abgaben
 (nach Art. 10 Abs. 1 Nr. 1 EStG)
 in Verbindung mit dem Einkommensteuergesetz
 vom 27.9.1950 (BGBl. I S. 1024) und den
 dazu ergangenen Vorschriften.

Die Angaben sind für die folgenden
 Zwecke bestimmt: zur Ermittlung der
Steuern und Abgaben
 (nach Art. 10 Abs. 1 Nr. 1 EStG)
 in Verbindung mit dem Einkommensteuergesetz
 vom 27.9.1950 (BGBl. I S. 1024) und den
 dazu ergangenen Vorschriften.

